Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

C-2 Échelle communale

Rennes

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

RENNES MÉTROPOLE

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

Sommaire

Partie 1. Le projet urbain de Rennes 5

Partie 1.1. Un socle de valeurs qui constitue l'identité rennaise 7

1. La solidarité : une ville pour toutes et tous et attentive à chacun 7
2. La citoyenneté : une ville qui investit dans l'éducation et la formation, et qui se conçoit avec et pour les Rennais 7
3. Anticiper les défis du XXIème siècle pour se projeter dans l'avenir 8

Partie 1.2. Une ville au service de ses habitants et de ses usagers 10

1. Révélons l'eau et la nature 10
2. Profitons de la vie dans tous nos quartiers 19
3. Affirmons le centre-ville, porte d'entrée de la capitale de la Bretagne 26
4. Valorisons notre patrimoine tout en écrivant l'avenir 31
5. Renforçons l'attractivité des lieux de travail et d'étude 36

Partie 1.3. Les orientations spatiales : les axes de projet 43

1. Un centre-ville à la confluence des vallées à intensifier depuis les stations de métro 46
2. Les faubourgs historiques et les entrées de ville 48
3. Les grands axes structurants de quartiers 49
4. Les sites et lieux singuliers dans la ville 58

Partie 1.4 La mise en œuvre du projet urbain 59

1. Un développement de la ville fondé essentiellement sur le renouvellement urbain et la préservation des espaces naturels et agricoles 59
2. Une réalisation par étapes 59
3. Les lieux de projets d'aménagement 62

Partie 2 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation 63

Les objectifs de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation 64

Partie 2.1 Le projet patrimonial, paysager et la trame verte et bleue 65

1. Prendre en compte le contexte topographique, géographique et paysager 67
2. Révéler et mettre en valeur la trame bleue 76
3. Intensifier la trame verte en réseau et protéger la biodiversité 84
4. Tenir compte de l'histoire de la ville et des quartiers et créer le patrimoine de demain 91

Partie 2.2 Les axes de développement du projet urbain 100

1. Axe de projet 1 : Un centre-ville historique et géographique à révéler 102
2. Axe de projet 2 : Le faisceau ferroviaire à reconquérir 114
3. Axe de projet 3 : Les Vallées de l'Ille et la Vilaine à mettre en valeur 124
4. Axe de projet 4 : La traversée entre Beauregard et les Gayeulles à intensifier 130
5. Axe de projet 5 : La traversée des Gayeulles à la Poterie à créer 136
6. Axe de projet 6 : Dynamiser le Vallon du Blosne 142

Partie 2.3 Les Orientations d'Aménagement de quartier : les différents secteurs de projets 148

1. Beauregard - Quincé-Robiquette 150
2. Baud-Chardonnet – Saint-Méen 154
3. Maurepas Gayeulles – Gros Chêne – Boulevard de Vitré 161
4. Le Blosne – Bréquigny 167
5. Plaisance - Armorique – Prairies Saint-Martin 174
6. EuroRennes - Colombier - Brasserie Saint-Hélier - Guines - Foch – Bernard Duval 181
7. Pontchaillou – Antoine Joly – Docteur Dordain 192
8. Faisceau des Gayeulles 198
9. Campus Beaulieu – Bois Perrin 204
10. Haut-Sancé 210
11. Atalante Champeaux- Bobierre 214
12. Boulevard Voltaire 218
13. Croix Herpin 223
14. Lorient d'Indy 227
15. Porte de Cleunay 231
16. Sarah Bernhardt 238
17. Faubourgs 243
18. Lieux singuliers 289

Préambule

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

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

Ces orientations renvoient aux orientations d'aménagement et de programmation d'échelle métropolitaine ou intercommunale qui sont définies dans 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).

Partie 1.
Le projet urbain de Rennes

Préambule

Les précédentes étapes de développement de la ville ont bénéficié aux Rennais : en leur apportant des emplois, des services, des écoles, des équipements, des logements ; en développant les transports collectifs sur notre territoire ; en renforçant le centre-ville et les centralités de quartier. Ces étapes de développement, loin de l'affaiblir, ont au contraire conforté la qualité de vie à Rennes, au bénéfice de tous ceux qui y habitent et de tous ceux qui souhaiteront s'y installer.

C'est avec le même objectif que nous devons préparer la métamorphose qui nous attend demain : se développer avant tout au service des habitants et des usagers, et positionner la Ville de Rennes comme une ville dynamique et attractive, une ville ouverte et solidaire, une ville douce et durable. Voilà les objectifs du Plan Local d'Urbanisme à l'horizon 2030-2035.

Au service de cet objectif, Rennes peut s'appuyer sur son histoire urbaine riche, et sur le socle de valeurs au cœur de son développement : la solidarité et la citoyenneté. Elle peut également compter sur une méthode solide d'anticipation et de planification, qui a fait ses preuves dans le passé, pour relever les défis du XXI^{ème} siècle.

Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durables** réaffirme ainsi dans un premier temps **les valeurs** qui font sens pour le territoire et qui ont contribué au développement d'une ville à taille humaine, une ville où il fait bon vivre, et qui se tourne vers l'avenir. Il s'organise dans un deuxième temps autour de **cinq axes forts** qui rassemblent tous les Rennais et qui constituent des éléments d'appartenance de chacun à ce territoire. Enfin, le projet urbain se décline sous formes **d'orientations spatiales** prenant appui sur la géographie de la ville et qui offrent un nouveau cadre et une méthodologie pour les futurs aménagements.

Partie 1.1. Un socle de valeurs qui constitue l'identité rennaise

1. La solidarité : une ville pour toutes et tous et attentive à chacun

Le développement doit bénéficier à tous les habitants du territoire et être partagé par tous, en évitant toute "mise à l'écart" de certaines populations ou de certains quartiers. Or, des évolutions récentes doivent nous alerter, qui pointent d'une part une insécurité économique et une précarisation croissante des plus fragiles, d'autre part un décrochage de certains quartiers populaires.

C'est pour cette raison que l'objectif principal du projet urbain est d'affirmer Rennes comme une "ville pour tous**"**, qui assure pour chacun la capacité d'accéder à l'ensemble de ses services. Il s'agit, tout particulièrement, de pouvoir loger l'ensemble de la population, avec un panel résidentiel adapté aux revenus et aux besoins de chacun ; cela induit également que chacun puisse se déplacer, se former, accéder à l'offre culturelle ou sportive.

Cela implique enfin de lutter contre toute forme d'inégalités, qu'elles soient liées à l'âge, au genre, à l'origine ou à l'état de santé.

Dans la ville pour tous, chaque quartier contribue à l'effort de solidarité et prend part à sa qualité et à son attractivité. Le projet urbain veillera ainsi aux équilibres et à la mixité dans les quartiers, que ce soit en termes de démographie, de peuplement, de services et d'équipements des quartiers. Dans ce cadre, une attention toute particulière sera portée aux quartiers populaires, prioritaires, au titre de la politique de la ville.

Enfin, Rennes sera aussi une ville attentive à chaque individu, qui écoute et reconnait les particularités des besoins de chacun et de chacune, afin de pouvoir y adapter, si nécessaire, le service apporté. Il convient, en particulier, d'être attentif aux besoins spécifiques des populations jeunes ou âgées.

2. La citoyenneté : une ville qui investit dans l'éducation et la formation, et qui se conçoit avec et pour les Rennais

La citoyenneté est au cœur du projet de développement de la ville. Cela nécessite que chacun ait les capacités et les moyens de pouvoir participer à la vie de la cité. Les Rennais.es disposent d'un enseignement de qualité, de la maternelle aux études supérieures avec une offre de formation suffisante, bien répartie sur tout le territoire et variée en termes de domaines d'apprentissage et de niveaux. Il s'agit que chacun, tout au long de sa vie puisse s'instruire, devenir citoyen et se former aux métiers auxquels il aspire. Ville universitaire majeure, Rennes accueille de plus en plus d'étudiants, ce qui représente un véritable atout pour le dynamisme du territoire.

En terme de concertation, le PLUi réaffirme les principes de la "Fabrique citoyenne", énoncés dans la charte de la démocratie locale. Pour que la ville de demain soit adaptée aux pratiques et aux usages de ceux qui la vivent, il s'agit de "faire avec" les citoyens, en respectant un cadre qui permet à chacun de participer aux politiques publiques.

3. Anticiper les défis du XXIème siècle pour se projeter dans l'avenir

La transition énergétique et l'adaptation au changement climatique vers la ville post carbone

Chacun peut se mobiliser pour participer à la réduction de l'impact du changement climatique, en choisissant de se déplacer sans voiture ou en diminuant ses consommations d'énergie, que ce soit dans le logement ou dans d'autres usages. Les bâtiments, résidentiels et d'activités qui consomment de l'énergie pour le chauffage et la mobilité carbonée, sont en effet les deux principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre. Le projet urbain prépare ces transitions, en facilitant de tels choix pour les habitants : davantage de place sera laissée pour les modes de transports alternatifs à la voiture ; les logements nouveaux seront plus performants et confortables en termes d'énergie ; la rénovation énergétique des logements sera encouragée, notamment pour lutter contre la précarité énergétique.

Enfin, **le projet urbain crée les conditions favorables au développement des énergies renouvelables** (énergie solaire, thermique et photovoltaïque, chaufferie bois, réseaux de chaleurs biomasse, et toute autre production d'énergie renouvelable que la ville pourra mettre en œuvre…), visera à la limitation des matériaux de construction les plus énergivores, et favorisera, plus largement, la meilleure utilisation de l'énergie à travers une gestion optimisée des réseaux énergétiques notamment par la mise en place des smart-grids (réseau intelligent d'énergie).

Il s'agit également de se préparer aux effets du changement climatique, en offrant des espaces de respiration, et en prenant en compte le climat local. Avec une présence plus forte de la nature et de l'eau en ville, des espaces verts de proximité, on régule les variations de chaleur, on améliore le cadre de vie et la qualité de l'air. De même, des espaces publics qui favorisent des zones d'ombrage ou de rafraichissement participent au confort urbain.

Préparer demain c'est concevoir ensemble une ville post-carbone, en innovant via de nouvelles solutions technologiques, économiques, sociétales.

La transition écologique : préserver et valoriser la biodiversité

La ville et la métropole de Rennes disposent de véritables pépites en matière de biodiversité. C'est le cas principalement de la vallée de la Vilaine en aval de Rennes et du secteur de la Louvinais au nord-est, inscrit dans une continuité naturelle entre le parc des Gayeulles et la forêt de Rennes, massif emblématique appartenant au réseau écologique européen Natura 2000. La vallée de l'Ille amène quant à elle la nature jusqu'au cœur de Rennes, dans le site des Prairies de Rennes, via le canal d'Ille et Rance.

Au-delà de ces espaces majeurs, c'est l'ensemble de la trame verte et bleue qui joue un rôle dans le maintien de la biodiversité : espaces verts publics, boisements mais aussi jardins, cœurs d'îlots, friches, mails plantés... En moins de quarante ans, la surface du patrimoine vert public de la Ville de Rennes a été multipliée par dix pour atteindre 870 hectares en 2015. À l'horizon 2020, ce patrimoine représentera 990 hectares.

Le projet urbain vise à préserver et valoriser l'ensemble de la diversité écologique du territoire, afin de conforter le patrimoine naturel comme l'un de nos héritages.

De nouvelles conceptions des espaces publics devront émerger, afin de prendre en compte et développer les couloirs et les refuges de la biodiversité urbaine.

Plus largement, **de nouveaux modes de gestion des espaces verts seront mis en avant, en invitant les habitants à s'y impliquer**. Ces démarches, qui permettent de préserver et valoriser davantage la biodiversité en ville, sont également des supports de lien social.

Outre la politique "zéro phyto", la mutation vers les circuits-courts et l'agriculture biologique est encouragée sur le territoire. Celle-ci s'accompagne d'une conversion à l'agriculture sans pesticides permettant d'améliorer la qualité des eaux.

Enfin, **l'enjeu de préservation de la qualité de la ressource en eau** potable dans le cadre des projets de développement est ainsi affirmé de même que la poursuite des efforts consentis dans le document d'urbanisme en vigueur.

La lutte contre les inégalités sociales

Toutes les formes d'inégalités et de discriminations, qu'elles soient sociales, liées au genre, à l'origine ou à l'état de santé doivent être combattues. **En ce sens, les services et ressources de proximité continueront d'être mis à disposition des habitants pour prévenir l'isolement et pour favoriser l'insertion sociale et professionnelle**. Il s'agit en particulier d'assurer la prise en charge des difficultés de santé, l'accompagnement vers l'emploi et la formation, de faciliter le lien entre les générations et d'assurer la sécurité et la tranquillité de tous.

L'éducation à la citoyenneté et la participation citoyenne sont aussi des priorités. Les nombreuses actions mises en place au sein des quartiers et notamment les interventions culturelles et artistiques, seront poursuivies pour favoriser l'ouverture au monde et sur les autres et permettre des temps de convivialité et d'échanges entre les habitants de tout âge.

Le vieillissement

Grâce à l'allongement de l'espérance de vie, le vieillissement est une tendance durable de notre société. Par ailleurs, les générations issues du baby-boom (après 1945) accèdent actuellement aux âges élevés. La part des séniors tend ainsi à s'accroître avec notamment une augmentation des plus de 75 ans et des plus de 85 ans ces deux dernières décennies. Le vieillissement de la population impose de **répondre aux besoins spécifiques liés à tous les âges de la vie** et le projet urbain prend en compte ces spécificités dans l'ensemble des objectifs développés.

La santé

Face à des préoccupations grandissantes sur le sujet de la santé, le projet urbain propose une approche globale de la question : être en bonne santé signifie un état de bien-être, physique, mental et social, qui ne se réduit pas à l'absence de maladie. Reconnaissant que la santé est étroitement conditionnée par l'environnement urbain, **le projet urbain porte des choix de planification et d'aménagement favorables à la santé, à la qualité de vie et au bien-être de tous**.

Les temps et les nouvelles pratiques de la ville

Les modes de vie changent, les temps s'accélèrent, se multiplient, se mêlent parfois s'emmêlent. Cette gestion des temps, de nos temps de vie, des temps de la ville, ne peut pas se gérer qu'au niveau individuel.

La prise en compte de la dimension temporelle est un axe transversal du projet urbain. Le temps est une dimension à part entière de l'aménagement urbain : temps d'accès, amplitude horaire des services, services permettant une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie privée, mutualisation d'équipements et d'infrastructures, étalement horaire pour désengorger des axes congestionnés… Les temps d'accès aux différentes fonctions et aménités du territoire sont le reflet du territoire vécu par les habitants. La prise en compte de la vitesse de déplacement a des incidences sur les notions de densité, de mixité des fonctions et de proximité. Le temps est ainsi mis au même niveau que l'espace pour concevoir et gérer la ville et peut être source de créativité.

Plus largement, la question des nouveaux rythmes de vie est liée aux nouveaux usages de la ville. Les temporalités de la ville se diversifient et s'individualisent, ce qui se traduit par une demande étendue de services et d'animation de la ville. Il s'agit de s'adapter à ces nouvelles demandes, tout en conservant des marqueurs temporels bien identifiés (dimanche, pause méridienne, vacances…) car la ville a besoin de lieux et de temps partagés, de rythmes, d'usages simultanés.

Partie 1.2. Une ville au service de ses habitants et de ses usagers

1. Révélons l'eau et la nature

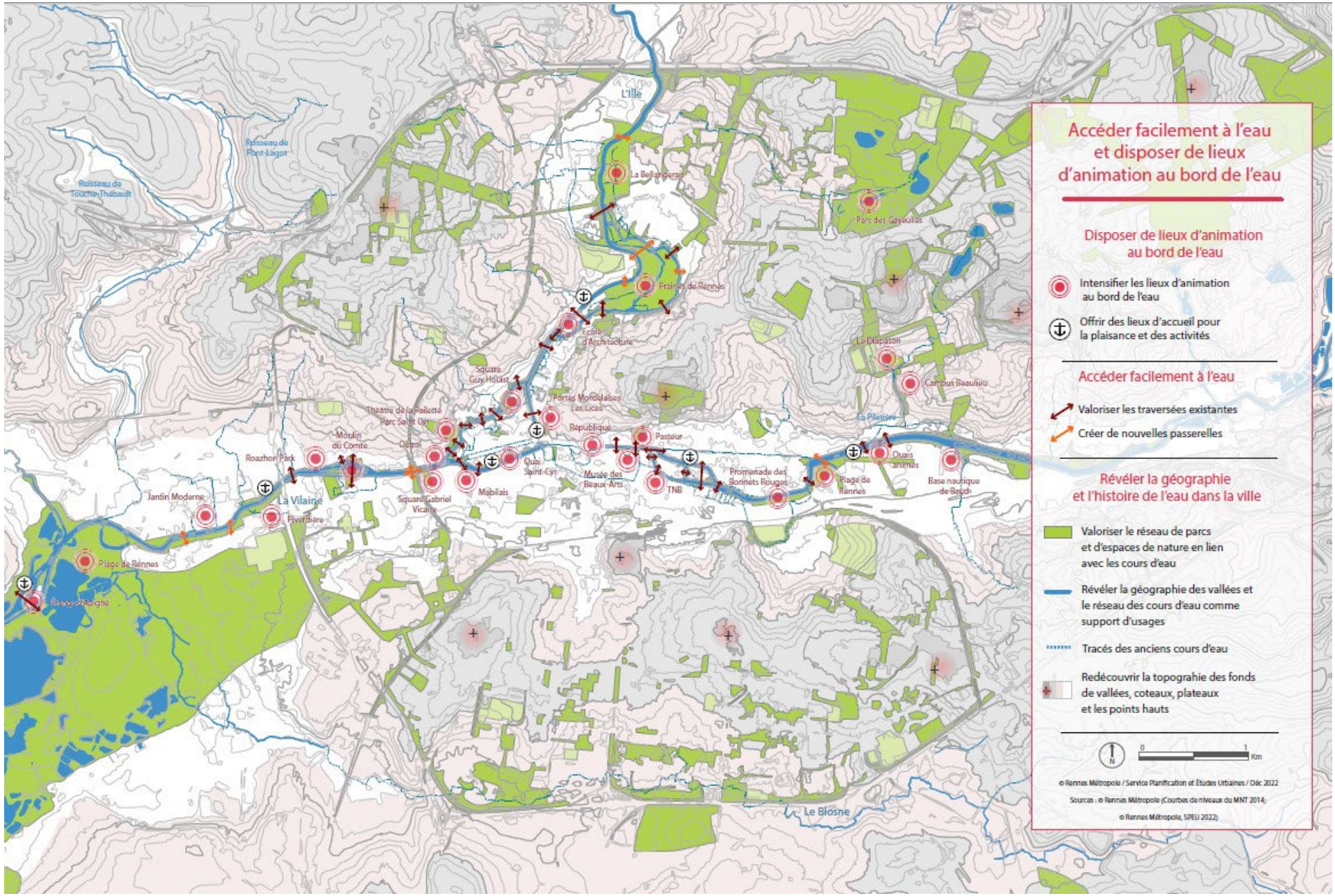
Retrouver l'eau dans la ville

L'objectif consiste à changer le rapport de Rennes à ses rivières. Il s'agit de rendre l'eau visible et accessible et de développer de nouveaux lieux d'animation au bord de l'eau avec terrasses, buvettes, pontons, péniches… incitant à la détente et à profiter de la ville. **De nouvelles passerelles seront aménagées** sur l'Ille et la Vilaine pour faciliter les traversées à pied ou à vélo, par exemple pour relier le quartier Plaisance aux Prairies de Rennes ou la future plage de Baud-Chardonnet au quartier Alphonse Guérin.

Plus largement, il s'agira de **diversifier les usages et les fonctions au bord de l'eau**. Ce sont potentiellement de nouveaux espaces verts, des lieux culturels ou de spectacles, des points de restauration et de commerces. Les animations éphémères et saisonnières seront également à développer. Ces escales jalonneront des parcours sur les berges et deviendront de nouvelles destinations pour tous les usagers. Outre ces promenades de loisirs, les nouveaux aménagements contribueront également à la remise en état des continuités écologiques que sont les deux principaux cours d'eau, l'Ille et la Vilaine. La requalification des berges visera également à développer la biodiversité dans les secteurs nécessitant des interventions.

L'accès à l'eau sera conditionné à la préservation des habitats naturels. Ces aménagements et usages veilleront également à ne pas créer de nouveaux obstacles ou de nouvelles fragmentations des continuités écologiques. Ils devront aussi tenir compte des autres enjeux liés à l'eau. Ainsi les objectifs d'amélioration de la qualité écologique des eaux impliquent différentes mesures liées à la diminution des sources de pollution, l'amélioration de la morphologie des cours d'eau, la préservation du bocage ou des zones humides... Par ailleurs, ils devront être conciliés avec les impératifs liés au risque d'inondation, avec une constructibilité limitée ou conditionnée à certaines prescriptions et qui ne doit pas aggraver le risque en amont et en aval. D'une manière générale, le projet fixe l'objectif d'une gestion intégrée des eaux pluviales au plus près du cycle naturel en favorisant l'infiltration ou le stockage des eaux en surface afin de retenir et de ralentir le ruissellement de l'eau. Des préconisations différenciées interviendront à l'échelle des micro-bassins versants en fonction de la perméabilité des sols.

Enfin, la Vilaine et le canal d'Ille-et-Rance font partie des voies navigables de la Région Bretagne. Rennes est une étape touristique sur la liaison Manche Océan. Aujourd'hui, une quarantaine de places sont disponibles pour les péniches au niveau des quais aménagés à cet effet : quais de Saint-Martin, d'Ille et-Rance et de Saint-Cast en amont de l'écluse du mail, Saint-Cyr et la Barbotière. Outre la plaisance, ce sont pour la plupart des habitations. Des activités commencent aussi à s'y implanter. D'ici **à 2035, il conviendra d'accroître les activités sur l'eau et l'offre pour les plaisanciers, en identifiant et en structurant un réseau de haltes fluviales** : intensification des lieux existants, Ille et Rance, Saint-Cast, Saint-Cyr, Apigné, Prairies de Rennes, Barbotière et création d'une nouvelle halte à Baud-Chardonnet.


L'Ille
Ruisseau de Pont-Lagot
Ruisseau de Touche-Thébault
La Bellangerais
Parc des Gayeulles
Prairies de Rennes
Ecole d'Architecture
Square Guy Hocquet
Portes Mordelaises Les Lices
Théâtre de la Paillette Parc Saint-Cyr
Moulin du Comte
Odrot
Roazhon Park
Jardin Moderne
La Vilaine
Rivardière
Square Gabriel Vicaire
Mabilais
Quai Saint-Cyr
Musée des Beaux-Arts
République
Pasteur
TNB
Promenade des Bonnets Rouges
Le Diapason
Campus Beaulieu
La Piverie
Quais animés
Plage de Rennes
Base nautique de Baud
Plage de Rennes
Étang de Mélaine
Le Blosne
Accéder facilement à l'eau et disposer de lieux d'animation au bord de l'eau
Disposer de lieux d'animation au bord de l'eau
Intensifier les lieux d'animation au bord de l'eau
Offrir des lieux d'accueil pour la plaisance et des activités
Accéder facilement à l'eau
Valoriser les traversées existantes
Créer de nouvelles passerelles
Révéler la géographie et l'histoire de l'eau dans la ville
Valoriser le réseau de parcs et d'espaces de nature en lien avec les cours d'eau
Révéler la géographie des vallées et le réseau des cours d'eau comme support d'usages
Tracés des anciens cours d'eau
Redécouvrir la topographie des fonds de vallées, coteaux, plateaux et les points hauts
N
0
1
Km
© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Déc 2022
Sources : © Rennes Métropole (Courbes de niveaux du MNT 2014;
© Rennes Métropole, SPEU 2022)

Profiter d'espaces verts tout proches

Trouver des espaces de nature près de chez soi

Les Rennais disposent de nombreux espaces verts de proximité composés de parcs, squares, jardins familiaux ou partagés, espaces naturels… Cette trame végétale offre toute une palette d'ambiances, depuis l'ordonnancement du parc du Thabor jusqu'à la nature plus sauvage de la Prévalaye. La présence de nature est plus ou moins intense sur l'ensemble de la ville. Le quartier Centre est ainsi le plus minéral, à Maurepas l'influence du parc des Gayeulles se fait fortement sentir, le quartier du Blosne bénéficie de multiples espaces verts de proximité qui forment un véritable parc en réseau…

À l'horizon 2030-35, la nature s'épanouira et se diffusera. La végétalisation des rues sera favorisée. Les lieux de promenades, de détente, de pratiques sportives et de loisirs, se multiplieront sur l'ensemble de la ville, afin que la grande majorité des Rennais disposent d'un espace vert à moins de 5 minutes à pied de leur domicile.

L'aménagement des nouveaux quartiers s'accompagnera d'une nouvelle offre d'espaces de proximité, et les formes architecturales devront veiller à ce que chacun puisse bénéficier de vues et d'un accès facilité à ces lieux apaisés.

Le parc naturel des Prairies de Rennes profitera aux résidents des quartiers voisins, Armorique, Plaisance, centre-ville, et deviendra un lieu de destination pour tous les Rennais en plein cœur de la ville. De nouveaux accès seront créés et des passerelles permettront le franchissement du canal de l'Ille depuis le quartier Nord-Saint Martin. Le parc de Baud-Chardonnet avec ses plages naturelles, offrira également un cadre propice aux sorties en famille et aux activités de plein air.

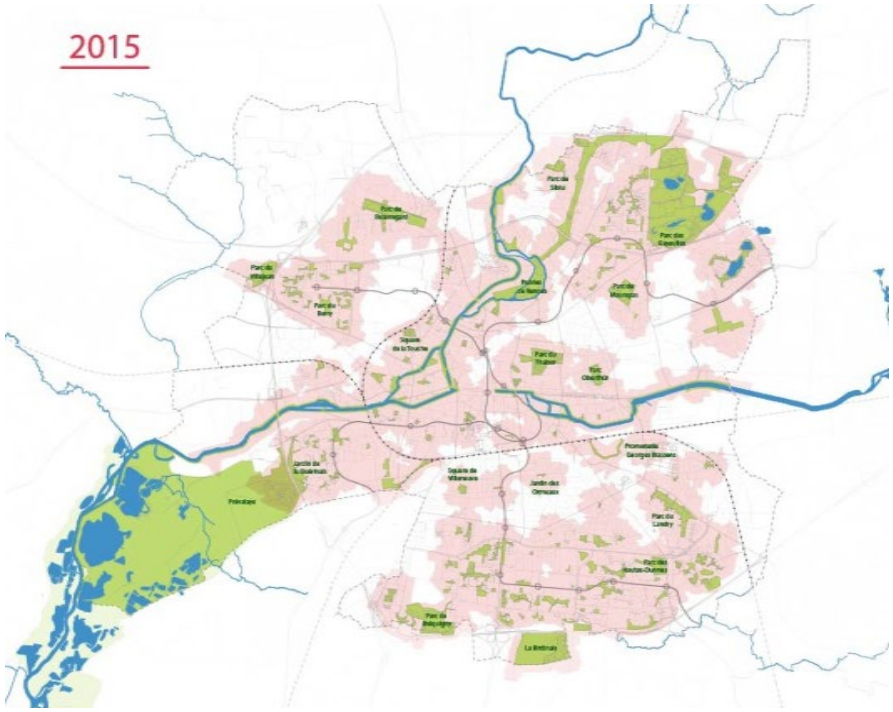
Ces actions permettront aussi d'améliorer la qualité de vie et la préservation de la biodiversité. Au-delà du confort urbain, une plus forte présence du végétal dans la ville contribuera en effet à rendre la ville plus résiliente à l'îlot de chaleur urbain et à améliorer la qualité de l'air. Une gestion intégrée des eaux pluviales sera mise en œuvre dans les espaces verts. Les espèces locales et non invasives seront privilégiées. Les aménagements seront conçus de façon à ne pas induire des perturbations sonores, lumineuses supplémentaires pour la faune et la flore et à préserver de la sur fréquentation les milieux les plus fragiles.

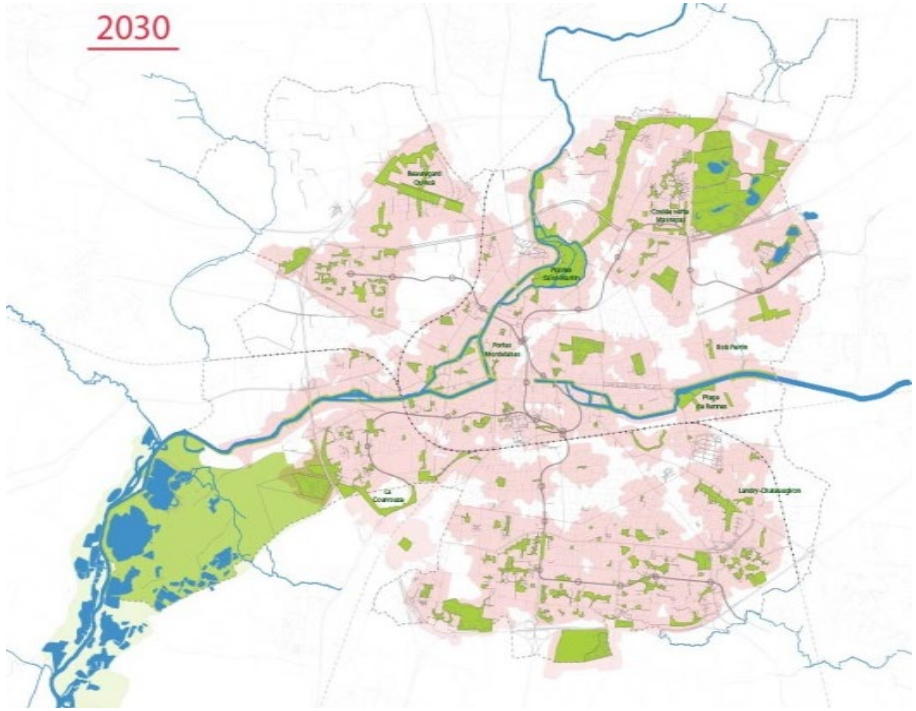
D'une manière générale, sur l'ensemble de la ville, il conviendra de limiter l'imperméabilisation des sols, de mettre en œuvre de nouvelles approches de gestion des eaux, de favoriser la végétalisation des toitures et des façades et enfin, de veiller à relier les espaces verts entre eux pour assurer les connexions écologiques.

Dans un souci de protection de la santé publique, la ville poursuivra sa veille sur l'impact des différentes espèces végétales grâce au pollinarium installé au parc du Thabor. Le recours à des plantations qui produisent peu ou pas de pollens ou graines allergisants sera privilégié.



Futur parc de Baud-Chardonnet- J. Osty paysagiste





Profiter d'espaces verts tout proches

Le réseau d'espaces de ressourcement de proximité (espaces de nature, cheminement le long des cours d'eau)

Un accès à l'eau et à la nature en moins de 5 minutes

N 0 1 Km

S'approprier les espaces : jardins partagés et embellissement des rues

Plus largement, outre la qualité de vie générée par les espaces d'agrément, c'est l'enjeu du lien social qui est recherché par le développement d'espaces naturels de proximité. **La réappropriation d'espaces aujourd'hui sous utilisés au sein des quartiers sera ainsi vivement encouragée. Outre le millier de jardins familiaux mis à disposition dans la ville, les espaces jardinés partagés seront développés à proximité des lieux d'habitation, et permettront le développement de nouveaux usages**. Ils favoriseront également la pratique d'une activité physique et en extérieur. Les pieds d'arbres et d'immeubles, les cours, les rues, seront autant d'opportunités pour développer des espaces d'agréments et de rencontre au plus proche des habitants.

Les Rennais aspirent à s'investir dans la conception et la gestion des espaces verts : la ville encouragera et accompagnera les initiatives citoyennes dans ce domaine, tout en restant vigilante sur les risques de pollution des sols.



Jardin partagé au cœur d'un quartier de grands ensembles

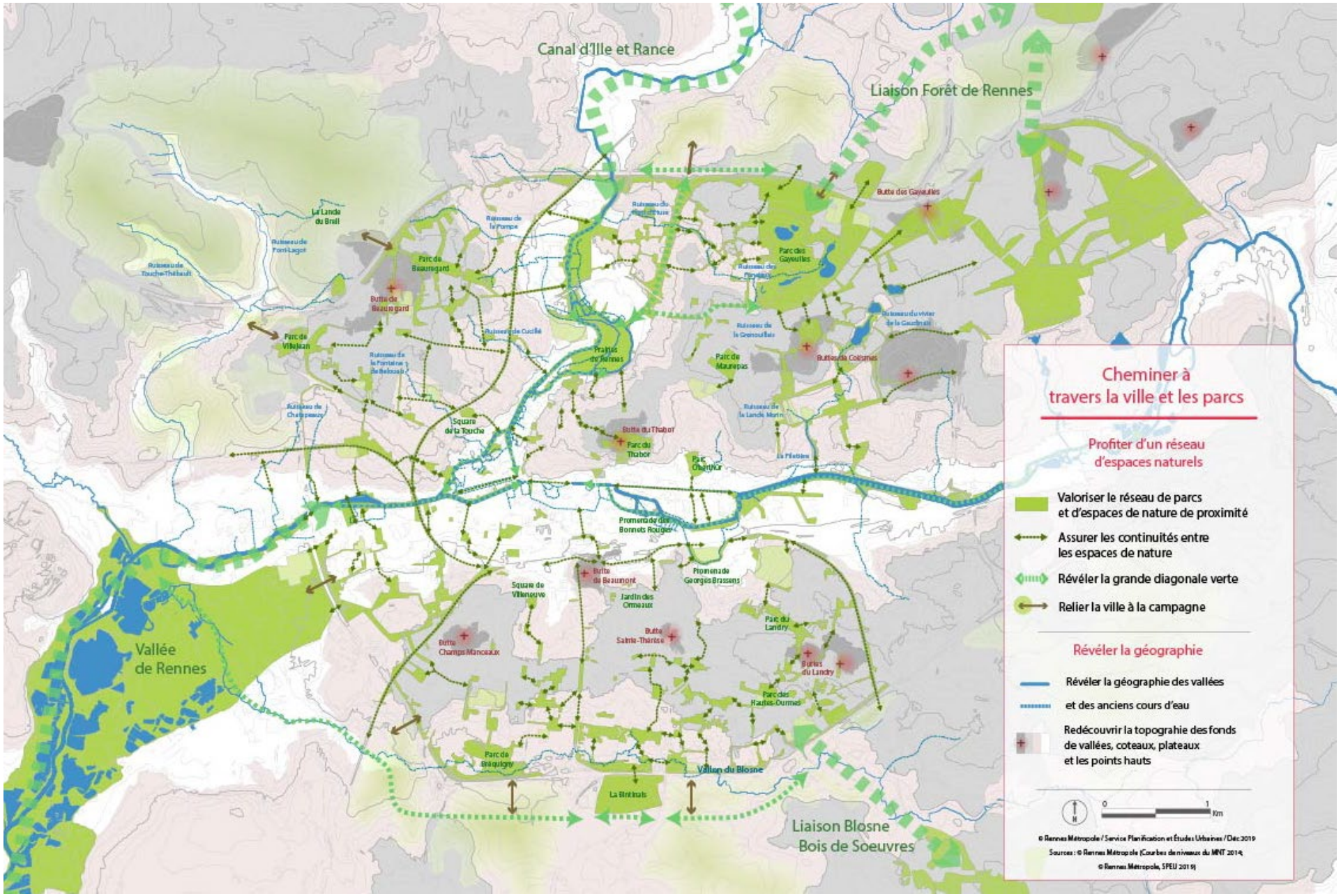
Cheminer à travers la ville, cheminer à travers les parcs

Mettre en relation tous les parcs de la ville

La mise en relation des espaces verts et des équipements de loisirs permettra de renforcer la présence de la nature en ville, et de créer un ensemble de parcours et de promenades reliant l'ensemble des quartiers de la ville, et permettant d'accéder aux grands espaces naturels.

Ces liens existent parfois déjà, à l'instar du secteur nord-est de la ville, très bien pourvu en espaces verts et bien maillé via le canal de l'Ille, la coulée verte Patton et le parc des Gayeulles. En raison de leur histoire, d'autres secteurs sont moins bien pourvus en espaces verts publics comme les quartiers pavillonnaires des années 1930 ou encore le centre-ville. Toutefois ces espaces sont suffisamment nombreux pour révéler une armature verte d'ensemble qui connectera les grands espaces naturels et irriguera les quartiers via un maillage de liaisons douces. Ce réseau de parcs et squares pourra s'appuyer sur la géographie du territoire : plateaux, vallées, cours d'eau, lignes de crêtes.

Il s'agira de tisser des continuités, là où les infrastructures ou les aménagements ont créé des ruptures. Ainsi, la liaison verte sera rétablie entre la Vilaine et le canal de l'Ille, via le mail François Mitterrand et permettra une reconquête des berges. Le lien entre les Gayeulles et Baud-Chardonnet sera assuré en s'appuyant sur l'ancien ruisseau de la Piletière à Beaulieu. L'ensemble du quartier du Blosne sera irrigué par un grand parc en réseau. Il sera possible de cheminer de Beauregard à la Prévalaye en suivant les promenades de Villejean puis en rejoignant la Vilaine au niveau de l'écluse du Comte.


Canal d'Ille et Rance
Liaison Forêt de Rennes
Vallée de Rennes
Liaison Blosne Bois de Soeuvres
Cheminer à travers la ville et les parcs
Profiter d'un réseau d'espaces naturels
Valoriser le réseau de parcs et d'espaces de nature de proximité
Assurer les continuités entre les espaces de nature
Révéler la grande diagonale verte
Relier la ville à la campagne
Révéler la géographie
Révéler la géographie des vallées
et des anciens cours d'eau
Redécouvrir la topographie des fonds de vallées, coteaux, plateaux et les points hauts
0
1
Km
© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Déc 2019
Sources : © Rennes Métropole (Courbes de niveaux du MNT 2014)
© Rennes Métropole, SPEU 2019)

Rejoindre facilement les grands espaces et la campagne

Pouvoir rejoindre les grands sites naturels majeurs

Rennes et sa métropole sont marquées par la présence de trois grandes vallées : la Vilaine, l'Ille et le Blosne, ainsi que par des milieux naturels très riches et diversifiés. Ce patrimoine naturel remarquable est particulièrement important au sud-ouest, dans la vallée de la Vilaine, et au nord-est, où le parc des Gayeulles forme, avec les secteurs agricoles et les boisements au-delà de la rocade, un des maillons de la continuité écologique entre la ville de Rennes et la forêt de Rennes. Ces deux entités sont des axes naturels majeurs du territoire.

Le projet fixe l'objectif d'affirmer cette diagonale verte structurante au sein de la ville, de la Prévalaye vers la forêt de Rennes, en s'appuyant sur la vallée de la Vilaine et la vallée l'Ille, à travers les Prairies de Rennes et les Gayeulles. Cela se traduira notamment par la valorisation des abords du canal de l'Ille pour faciliter le lien entre les prairies de Rennes et le mail Mitterrand. La vallée de la Vilaine sera quant à elle affirmée tout au long de sa traversée urbaine et en particulier du centre-ville vers Baud-Chardonnet en prenant appui sur la promenade des Bonnets Rouges. Au sud-est, le lien sera renforcé vers le bois de Soeuvres.

Relier la ville à la campagne

Par ailleurs, la métropole rennaise possède une identité singulière caractérisée par le modèle de la ville archipel, qui a permis de préserver des espaces de respiration importants entre les différentes villes, et un paysage d'une grande qualité. Cette structure est aujourd'hui un atout, puisqu'il permet d'offrir aux Rennais un lien plus fort à la campagne et à la nature. Dans ce cadre, les passages existants, ponts, passerelles, seront valorisés et renforcés, pour faciliter la circulation des habitants à pied ou en vélo. Il s'agira de rejoindre aisément les itinéraires de randonnées et de promenade dans les espaces agro-naturels, et de faciliter les mobilités douces vers les communes périphériques.

La présence de terres agricoles aux portes de la ville est également un atout économique et de santé, avec un lien plus direct à l'activité agricole, qui permet de relocaliser l'approvisionnement (cantines scolaires, restauration collective...) et de valoriser des filières locales (points de vente et marchés de produits locaux...).



Cheminement piéton/vélo

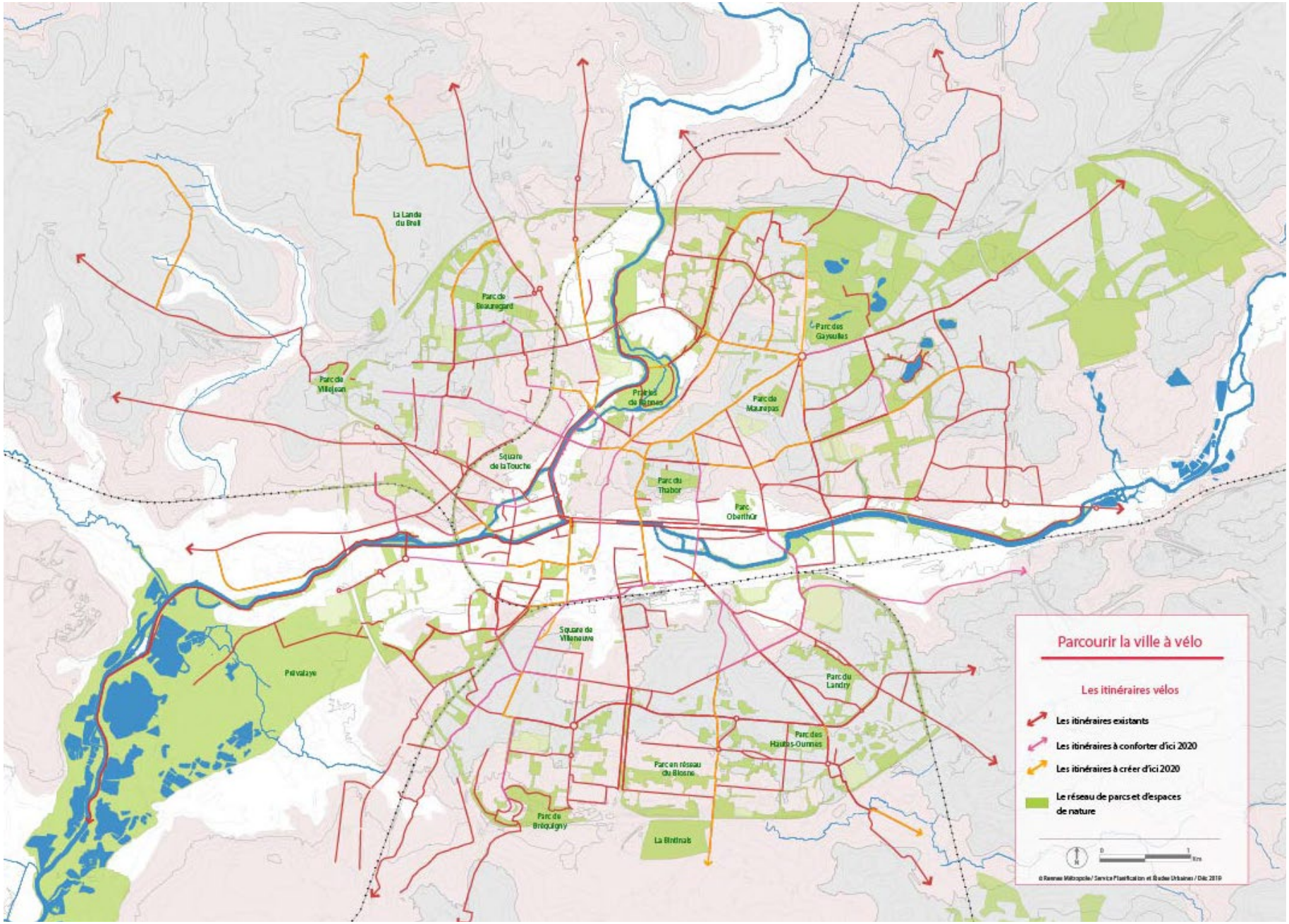
Parcourir la ville à pied ou à vélo

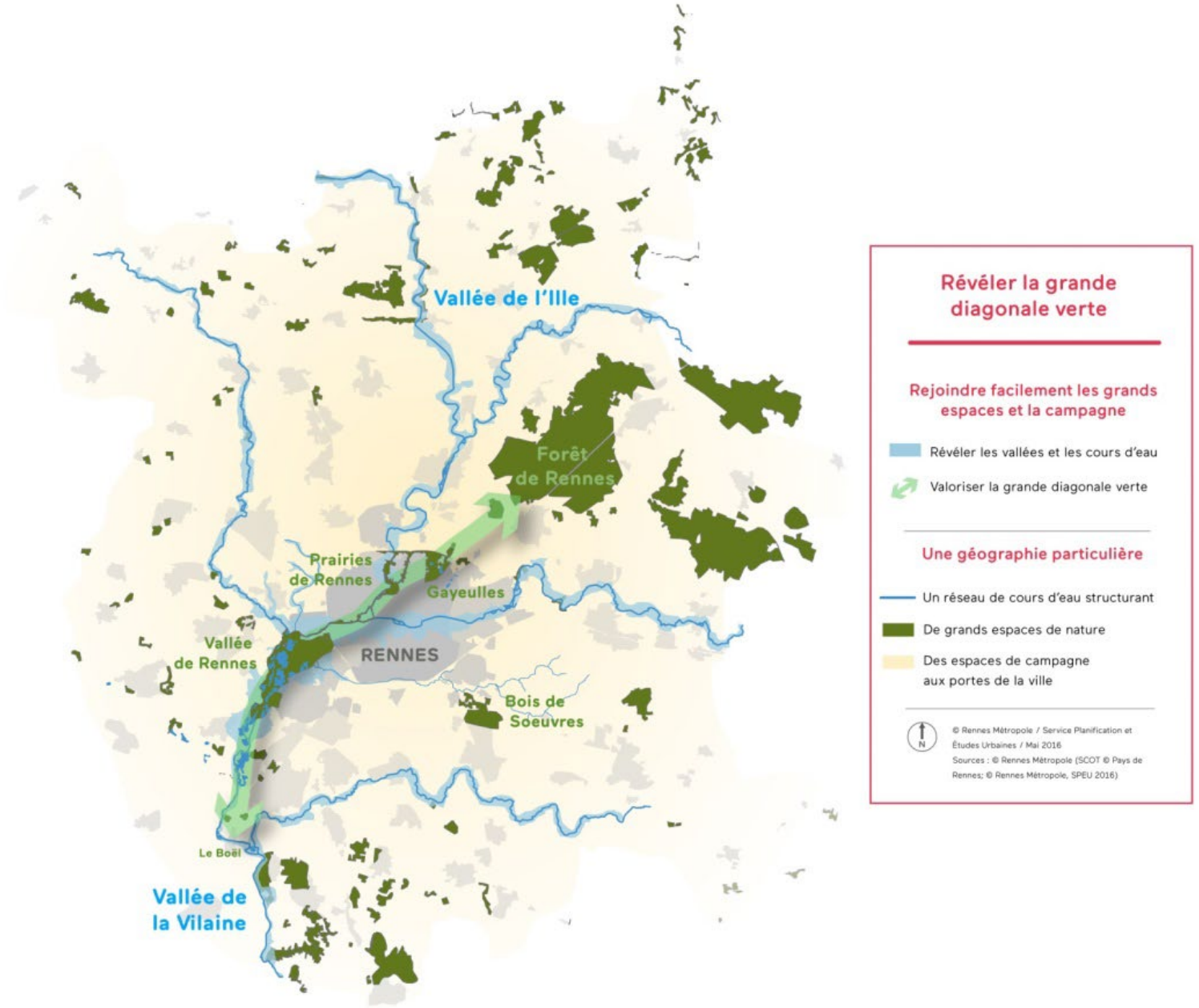
Pour faciliter les déplacements actifs, un traitement plus qualitatif des voies et des espaces publics interviendra de manière à **rendre les itinéraires plus agréables et sécurisés**.

Dans un premier temps les liaisons vélo prendront place sur des grands axes structurants dédiés à ces circulations.

À terme, elles pourront aussi s'appuyer sur l'armature verte développée dans le projet, ceci en vue d'en développer l'usage et d'en faire un mode de déplacement efficient.

Ces actions contribueront à l'amélioration de la qualité de l'air et à la santé des Rennais, qui pourront pratiquer une activité sportive régulière à travers la marche à pied et le vélo. Les parcours santé et les mobiliers sportifs, déjà présents dans l'espace public, seront progressivement déployés dans les différents secteurs de la ville.


La Lande du Breil
Parc de Beauregard
Parc de Villejean
Parc des Gayeulles
Prairies de Baud
Parc de Maurepas
Square de la Touche
Parc du Thabor
Parc Oberthür
Square de Villeneuve
Parc du Landry
Parc des Hauts-Ourmes
Parc en réseau du Blosne
Parc de Bréquigny
La Bintinais
Parcourir la ville à vélo
Les itinéraires vélos
Les itinéraires existants
Les itinéraires à conforter d'ici 2020
Les itinéraires à créer d'ici 2020
Le réseau de parcs et d'espaces de nature


Vallée de l'Ille
Forêt de Rennes
Prairies de Rennes
Gayeulles
Vallée de Rennes
RENNES
Bois de Soeuvres
Le Boël
Vallée de la Vilaine
Révéler la grande diagonale verte
Rejoindre facilement les grands espaces et la campagne
Révéler les vallées et les cours d'eau
Valoriser la grande diagonale verte
Une géographie particulière
Un réseau de cours d'eau structurant
De grands espaces de nature
Des espaces de campagne aux portes de la ville
N
© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Mai 2016
Sources : © Rennes Métropole (SCOT © Pays de Rennes; © Rennes Métropole, SPEU 2016)

2. Profitons de la vie dans tous nos quartiers

Où habiter ? Être libre de choisir

Disposer d'un logement quel que soit ses revenus

Afin que chacun puisse disposer d'un logement, il est nécessaire de construire des logements en nombre suffisant et adaptés aux besoins et aux ressources de la population. La ville de Rennes s'engage à la construction d'au moins **1 500 logements par an**. Cet objectif permet à la fois de loger ceux qui habitent déjà à Rennes, et d'accueillir ceux qui souhaitent s'y installer. La ville centre continuera ainsi à accueillir 50 % du poids de population de la métropole soit environ 240 000 habitants à l'horizon 2035.

Le développement de la ville se fera essentiellement au travers d'opérations de renouvellement urbain visant à **maintenir les équilibres démographiques et de peuplement sur l'ensemble de la ville et le dynamisme des quartiers**. Pour cela, le projet urbain veillera en particulier, à une répartition équilibrée du logement social sur le territoire, qui représente aujourd'hui 29 % du parc, pour assurer un objectif de mixité sociale. Il s'agira, plus largement, de proposer une gamme de logements diversifiée, comprenant toute la gamme des prix, avec notamment des prix abordables en locatif et en accession à la propriété. Ceci permettra de **répondre aux différents besoins** : jeunes actifs, familles, ménages aux revenus modestes et intermédiaires qui souhaitent accéder au logement tout en restant dans la ville centre. Chacun pourra ainsi choisir son lieu d'habitation et son parcours résidentiel. Cette production permettra d'assurer dans les différents quartiers un niveau de services et de commerces répondant aux attentes des Rennais. Elle favorisera notamment le maintien des effectifs scolaires et contribuera à enrayer le vieillissement démographique de certains quartiers.

Le territoire étant attractif, l'offre nouvelle permettra d'atténuer les tensions sur le marché immobilier pour éviter l'envolée des prix du logement. Cette politique volontariste s'est déjà traduite par une baisse des prix ces dernières années tant en locatif qu'en accession. Rennes, qui était la 4ème ville la plus chère de France au début des années 2000, est aujourd'hui au 12ème rang de ce classement, tout en restant fortement attractive.

Porter une attention particulière aux quartiers populaires

Le renouvellement urbain et le développement social dans les secteurs les plus fragiles est une priorité. Il s'agit de veiller au déséquilibre du peuplement entre les différents quartiers de la ville, et de redonner de l'attractivité aux quartiers populaires par le développement de nouveaux services, équipements et emplois. Le développement du métro constituera un atout majeur. Aujourd'hui, la ligne a connecté les quartiers de Villejean, du Blosne et des Champs-Manceaux. **Avec la mise en service de la ligne b qui desservira Maurepas et Cleunay, les cinq quartiers populaires seront parfaitement reliés au centre-ville, aux pôles d'emploi, aux lieux de formation, et avec l'ensemble des équipements et services de la ville**.

Les efforts seront notamment portés sur Maurepas-Gayeulles et sur le Blosne au travers de deux opérations importantes de renouvellement urbain, qui leur redonneront une plus grande attractivité en travaillant sur la dynamique résidentielle et économique, la qualité des espaces, la présence d'équipements publics. Les mobilités résidentielles seront rendues possibles, avec la capacité de parcours résidentiels au sein de chaque quartier ou à l'échelle de la ville et de la métropole. Une attention toute particulière sera apportée à la pérennité et au développement des activités économiques dans ces secteurs.

Le **projet Maurepas-Gayeulles** renforcera la centralité autour de la nouvelle station de métro avec la création d'un pôle multimodal de transports, de nouveaux équipements publics (Espace Social Commun (ESC), salle de théâtre), et d'une place centrale structurée par un pôle commercial reconfiguré. La construction de logements diversifiés permettra d'attirer de nouvelles populations, les bureaux et locaux artisanaux favoriseront l'emploi.

Au-delà du boulevard de Rochester retraité en boulevard urbain, le **projet Maurepas-Gros Chêne**, sera lui aussi conçu autour d'espaces publics forts : la dalle du Gros Chêne sera requalifiée et les commerces seront tournés vers la future station de métro et la place de l'Europe permettra d'accueillir une nouvelle école. Les logements du quartier feront l'objet d'une intervention lourde de requalification et de restructuration, afin de les diversifier et de les rendre plus attractifs.

Le **projet urbain du Blosne Est**, avec la création de logements, permettra l'arrivée de nouvelles familles et de nouveaux services. La place Jean Normand, autour du métro, deviendra la véritable centralité commerciale et culturelle du quartier, avec l'arrivée du Conservatoire à Rayonnement Régional et d'un nouveau pôle commercial fort. Un pôle d'économie sociale et solidaire, ainsi que des implantations artisanales, seront développées.

À Villejean, la **ZAC Normandie-Saumurois** accueillera une typologie de logements diversifiée, à dominante accession aidée ou libre comprenant une offre pour les personnes âgées et les étudiants, un pôle santé, un parking silos, sur le toit duquel viendront s'implanter des maisons de ville. Elle permettra également de diversifier les fonctions urbaines notamment par l'apport d'activités tertiaires (bureaux, locaux professionnels) et de locaux associatifs. Enfin l'action sur les espaces publics, en particulier la recomposition des espaces en cœur d'îlot valorisera l'image du quartier et participera à l'amélioration des circulations piétonnes.

Poursuivre la rénovation du centre ancien

Le centre-ville est un quartier à part entière, avec ses 21 000 habitants qui y demeurent au quotidien. Rennes fait partie des villes qui ont su conserver leurs habitants au sein même de leur centre-ville historique. Après plusieurs années de travaux d'envergure pour la rénovation des bâtisses du vieux Rennes au sein du site patrimonial remarquable et aux abords du cœur historique, 750 logements ont pu être réhabilités. La poursuite de cette intervention complexe est primordiale pour préserver la qualité patrimoniale et assurer un habitat confortable, pour tous avec des logements plus grands et adaptés à l'évolution des modes de vie. **Demain, ce seront plus d'un millier de logements réhabilités en perspective**.

Dans l'objectif de poursuivre l'accueil des habitants, les sites en mutation sur les pourtours du centre-ville seront les lieux privilégiés pour développer des logements accessibles à tous… À l'image du square Lucien Rose ou de la résidence intergénérationnelle Simone de Beauvoir, la reconversion de l'Hôtel-Dieu ou de l'îlot de l'Octroi à la pointe du mail, lancent déjà les prémices d'un centre-ville habité qui s'étoffe. Et demain, ce sera aussi le nouveau quartier EuroRennes avec ses 1 400 logements qui accueillera les habitants du centre-ville.

Dans ce centre-ville habité, **de nouveaux équipements de proximité prendront place, aux abords de la place Sainte-Anne, sur EuroRennes, sur la place Charles de Gaulle, sur les quais avec le bâtiment Pasteur** : de nouvelles crèches, un gymnase, une nouvelle école seront développés... Des espaces de proximité seront aménagés pour préserver des lieux de respiration et de sociabilité, d'échange et de partage.

Réduire le risque de précarité énergétique

Permettre à chacun de limiter ses consommations énergétiques et de contribuer à lutter contre le changement climatique implique d'agir sur les logements neufs et sur les logements existants.

Les constructions neuves seront plus performantes et moins énergivores (bâtiments basse consommation, bâtiments passifs) voire produiront plus d'énergie qu'elles n'en consommeront (bâtiments à énergie positive), tout en privilégiant des éco-matériaux moins impactant pour la santé. Les opérations sous maîtrise d'ouvrage publique seront l'occasion de tester de nouvelles expérimentations. Ceci nécessitera de revoir les formes urbaines, l'exposition des logements pour l'ensoleillement, la ventilation, les matériaux, l'isolation thermique, qui peut aller de pair avec l'isolation phonique.

Pour les bâtiments anciens, les efforts de réhabilitation porteront tant sur le parc social que privé à rénover. Au-delà des réductions de charges, les éléments de confort dans le logement permettront d'améliorer leur qualité et apporteront des bénéfices sur la santé des habitants. Parallèlement, pour améliorer le confort de vie des habitants, les modes d'évolutions des bâtis existants seront réfléchis de manière à ne pas dénaturer leur qualité patrimoniale ou nuire au confort acoustique de leurs occupants.

En outre, la ville dispose de trois réseaux de chaleur. Au nord, celui de Villejean-Beauregard est très majoritairement alimenté par l'usine de valorisation énergétique. Au sud, le réseau de chaleur qui dessert notamment les quartiers Blosne, Brequigny, Poterie, Colombier, est relié à la centrale de cogénération biomasse des Böedriers. Enfin, à l'est, sur Baud-Chardonnet, un nouveau réseau se déploie, alimenté par une chaufferie biomasse, avec comme premier abonné, le centre hospitalier Guillaume Régnier.

L'enjeu sera à terme de travailler sur les possibilités d'extension voire d'interconnexion des différents réseaux de chaleur urbain pour desservir de nouveaux quartiers, tout en maintenant, au plus haut niveau possible, la part des énergies renouvelables et de récupération dans l'approvisionnement de ces réseaux, pour notamment maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et réduire les consommations énergétiques des énergies fossiles.

Renforcer les centralités de quartier

Les quartiers rennais sont organisés autour de pôles de quartier rassemblant des commerces, services et équipements susceptibles de répondre aux besoins courants. Leur dynamisme tient à leur concentration autour d'un espace public qualitatif, à leur complémentarité, et à leur accessibilité. **L'objectif est d'accéder à pied et rapidement aux services du quotidien par le renforcement des centralités de quartiers et par l'amélioration des parcours et des trajets du quotidien**. Cela nécessite de travailler sur la sécurité, la lisibilité et la qualité de l'espace public. Par ailleurs, en favorisant la proximité des équipements, des services et des emplois on facilitera la limitation des déplacements en voiture individuelle, générateurs de pollution.

Le projet urbain vise à renforcer un maillage de polarités de proximité organisé et équilibré sur l'ensemble de la ville. Cette ambition est facilitée par le fait que la ville se renouvelle sur elle-même, conservant ainsi une densité de population indispensable à la viabilité des pôles de quartier. Le modèle rennais favorise un cycle vertueux : la renouvellement urbain rend possible la mise en place d'un système de transport collectif performant, qui lui-même génère une nouvelle dynamique aux abords des stations principales, notamment de métro. Ainsi, la mise en service de la ligne a du métro a permis de redynamiser certains pôles de quartier vieillissant comme la dalle Kennedy à Villejean, ou de faire émerger de nouvelles centralités, à l'image de Jacques Cartier dans le quartier Sud-Gare. La ligne b s'accompagnera de la requalification des centres commerciaux de Maurepas et de la création d'un cœur de quartier à la Courrouze. Par ailleurs, de nouvelles opérations de renouvellement urbain permettront de compléter le maillage des pôles de quartier, comme à Baud-Chardonnet par exemple.

En phase de chantier, des aménagements temporaires et éphémères répondant aux besoins des habitants pourront prendre place. Ils pourront être artistiques, sportifs ou liés aux nécessités du quotidien (mobilité, commerces, espace public…).

Ces polarités sont également des lieux de rencontre, de partage, de convivialité. L'animation au cœur des quartiers devra pouvoir avoir lieu en soirée avec la présence de bars, de restaurants, de lieux culturels ou encore de marchés. Des festivités pourront également prendre place le week-end et notamment le dimanche et lors des vacances scolaires.

Bénéficier d'équipements et de lieux de rencontre adaptés aux attentes d'aujourd'hui

Des équipements pour tous et adaptés à l'évolution des modes de vie

Les équipements de proximité, qui répondent aux besoins courants, doivent être accessibles à pied ou à vélo, d'où **l'importance de maintenir un maillage dense sur l'ensemble de la ville. À l'horizon 2035, de nouveaux équipements vont venir compléter l'armature actuelle**.

Les quartiers doivent aussi pouvoir accueillir des équipements de niveau métropolitain. En ce sens, la mise en place d'un réseau métro-bus encore plus performant, associé à des liaisons douces de qualité, permettra de nouvelles implantations sur des sites très bien desservis, à l'image du Conservatoire au Blosne. Les quartiers rennais seront mieux reliés entre eux assurant ainsi une facilité d'accès à l'ensemble des équipements de la ville pour tous les habitants.

Le parc d'équipements existants sera requalifié et adapté aux nouvelles exigences et à l'évolution des besoins des usagers. Ceci passera par des rénovations thermiques pour améliorer leur confort, et un élargissement des horaires d'ouverture en soirée, le week-end et pendant les vacances scolaires. Par ailleurs, l'évolution des modes de vie invite à concevoir des lieux hybrides en associant les différents usagers, à l'image de la reconversion du bâtiment Pasteur qui accueillera, outre l'école, un "hôtel à projets" : il s'agit ici de disposer d'une souplesse de programmation pour des lieux propices à la mise en œuvre des initiatives des habitants.

Les équipements viseront à accueillir une diversité de pratiques. Ces espaces seront appropriables par différents usages, tant pour des activités régulières que des événements. La polyvalence des équipements, leur modularité et la mutualisation des espaces permettront en outre le croisement des publics, et des économies de ressources (terrains, ressources humaines, financières). Une attention particulière sera portée aux publics les plus fragiles et à la jeunesse en développant l'accompagnement de projet et la participation, en travaillant également sur la question de l'accès à l'emploi.

Des espaces publics animés et appropriables par tous

Les activités doivent aussi pouvoir prendre place hors des murs, sur l'espace public qui est le support de l'expression de la citoyenneté, du partage, des rencontres**. La conception des espaces publics devra associer les habitants, experts d'usages, et permettre des usages éphémères, évolutifs, intergénérationnels. Il s'agira également de favoriser l'animation urbaine en réalisant des espaces publics facilement appropriables par une grande diversité d'activités** (cours de sports en plein air, arts de rue, expositions, jeux d'enfants...), grâce à une attention particulière aux revêtements, au mobilier urbain, à la modularité des accès et des espaces, à l'éclairage, à la convivialité des lieux. Les espaces devront être aussi agréables et utilisables en toute saison et à toute heure. Par exemple, en intégrant la question des ombrages et de la fraîcheur en été (grands arbres, ombrières, jeux d'eau...) mais aussi en permettant des pratiques de l'espace en hiver (brise-vents, patinoire...) ou pour des occupations nocturnes (abris, éclairage…).

La ville de Rennes a depuis longtemps une politique ambitieuse d'installations d'œuvres sur l'espace public, qui jalonnent aujourd'hui le territoire avec des implantations réalisées notamment dans le cadre des opérations d'urbanisme. Une place plus importante sera donnée à l'art sur l'espace public, que ce soit par des œuvres ou par des événements, en proposant des lieux éphémères et en favorisant les manifestations culturelles et festives (théâtre de plein air, concert...). **Mettre l'art dans la ville permettra de le rendre visible aux yeux de tous**. Parallèlement, des interventions artistiques et culturelles continueront d'accompagner les travaux et l'évolution des quartiers, à l'image des expériences en cours à Maurepas, Bernard-Duval, au Blosne et à Baud-Chardonnet. Ces initiatives permettent d'animer les lieux lors des périodes de chantier et participent à l'appropriation des projets par les habitants en les associant aux créations. Les résidences d'artistes, les évènements festifs, les installations éphémères, contribuent à tisser des liens sociaux et à mettre en valeur l'histoire et l'identité des quartiers.

Enfin les espaces devront être adaptés pour tous les âges de la vie et aux handicaps en veillant particulièrement à la place de l'enfant sur le domaine public (en proposant des lieux sécurisés, des espaces de jeux ou de développement de l'imaginaire), et aux personnes âgées ou à mobilité réduite (en mettant à disposition du mobilier urbain adapté et un espace public accessible). Rendre la ville accessible à ces publics ne fera qu'augmenter la qualité des espaces et bénéficiera à tous.

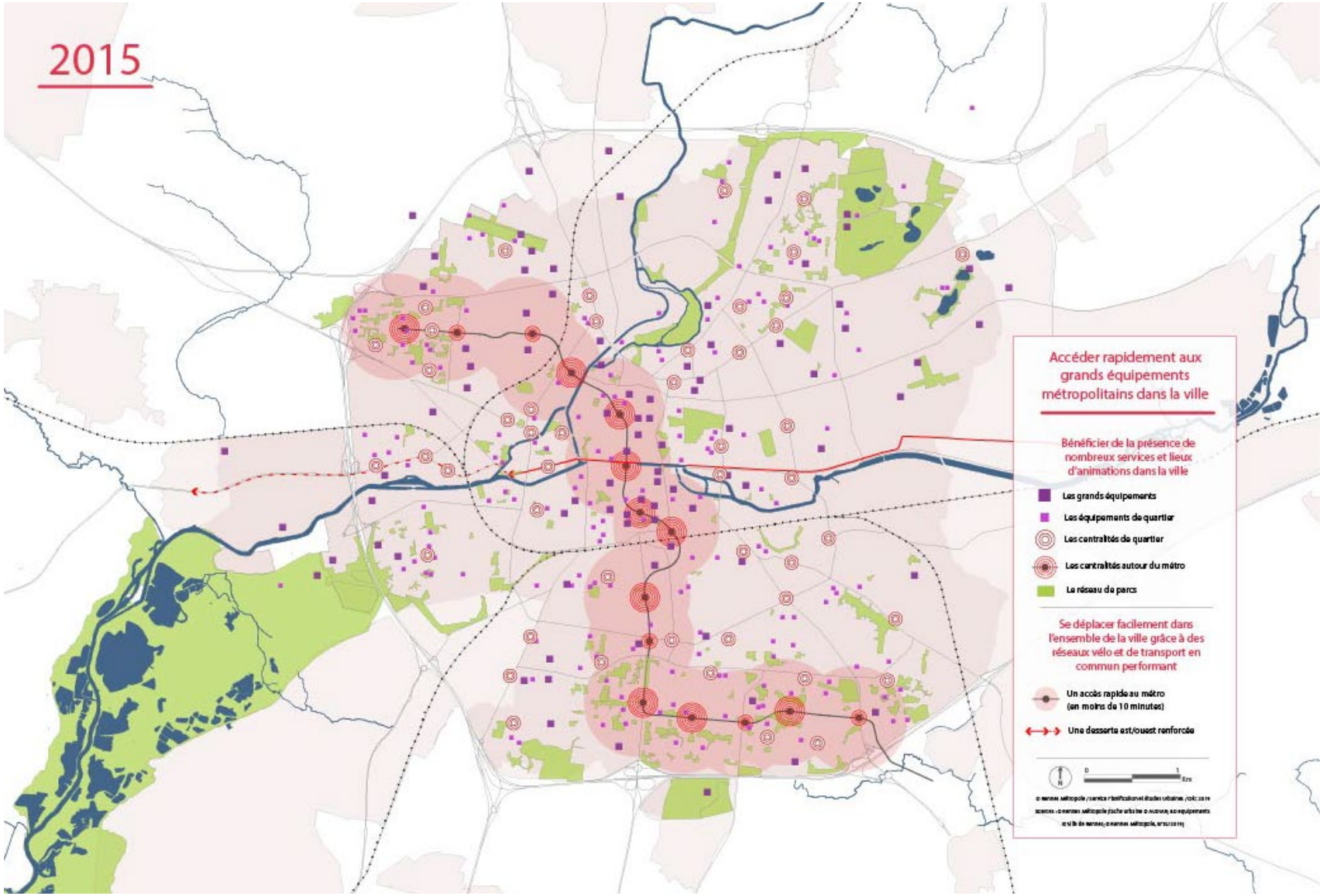
Une attention sera aussi portée à la place des femmes dans l'espace public afin qu'elles puissent parcourir la ville sereinement, s'adonner librement à leurs activités. Pour assurer la sécurité de tous, il conviendra de veiller à l'éclairage des rues, des parcs, à la lisibilité et l'accessibilité des cheminements, tout en veillant à une moindre consommation énergétique.

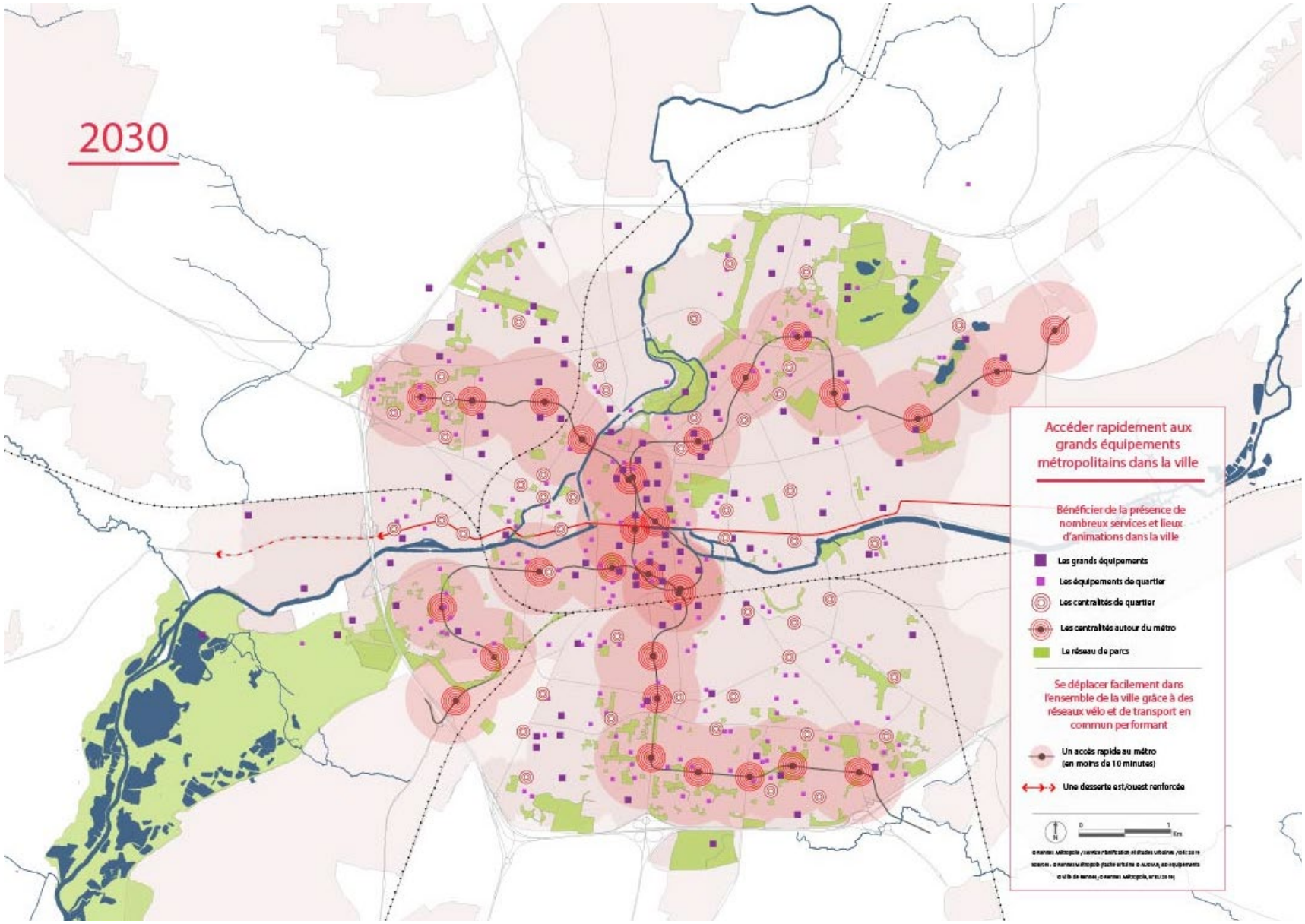


Future MJC à la Courrouze – Agence Coulon



Futur Conservatoire au Blosne – Agence Tetrac


2015
Accéder rapidement aux grands équipements métropolitains dans la ville
Bénéficier de la présence de nombreux services et lieux d'animations dans la ville
Les grands équipements
Les équipements de quartier
Les centralités de quartier
Les centralités autour du métro
Le réseau de parcs
Se déplacer facilement dans l'ensemble de la ville grâce à des réseaux vélo et de transport en commun performant
Un accès rapide au métro (en moins de 10 minutes)
Une desserte est/ouest renforcée


2030
Accéder rapidement aux grands équipements métropolitains dans la ville
Bénéficier de la présence de nombreux services et lieux d'animations dans la ville
Les grands équipements
Les équipements de quartier
Les centralités de quartier
Les centralités autour du métro
Le réseau de parcs
Se déplacer facilement dans l'ensemble de la ville grâce à des réseaux vélo et de transport en commun performant
Un accès rapide au métro (en moins de 10 minutes)
Une desserte est/ouest renforcée

Se déplacer facilement dans l'ensemble de la ville

La pratique de la ville ne se résume ni à la vie de quartier, ni aux déplacements domicile-travail. L'évolution des conditions de travail et l'augmentation du temps libre ont démultiplié les rythmes de vie. Il existe autant d'emplois du temps que de citoyens. La ville doit pouvoir offrir une gamme d'activités diversifiée sur des horaires élargis, dans des lieux facilement accessibles.

Dans ce contexte, le réseau métro bus, qui se renforcera encore après 2020, représentera un formidable vecteur de mobilité pour tous les publics. Le plan vélo continuera à développer son réseau structurant, attractif, sécurisé permettant de relier les différents quartiers au centre-ville et de desservir les zones d'emploi. Un plan piéton favorisant les perméabilités à l'intérieur et entre quartiers viendra renforcer ce maillage de réseaux des mobilités actives.

Ce renforcement permettra aussi de **réduire le trafic routier, principale source de pollution dans la métropole**. Il s'agira de permettre aux Rennais de se déplacer sans voiture. Davantage d'espace sera attribué aux modes actifs, avec des parcours plus lisibles et fluides. Des grands axes de déplacements doux émergeront et un maillage complet des réseaux piéton/vélo sera assuré. Ce report vers les transports collectifs ou actifs, et le développement des solutions alternatives à la voiture "solo" (une seule personne par véhicule) seront essentiels dans l'objectif de réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre.

Intensifier les liens entre les quartiers et le centre-ville

Une relation forte entre le centre et les quartiers se tisse durablement. Autour des stations des deux lignes de métro et avec l'ensemble des bus qui traverseront la ville, des lieux d'intensité émergeront dans les quartiers. Comme un "cœur battant", **l'animation du centre-ville se diffusera dans la vie des quartiers et leur diversité irriguera le cœur de métropole**.

Les liaisons rapides par le métro, les bus et des cheminements doux lisibles rapprocheront les quartiers du centre-ville. Les lieux de contact entre le centre et les quartiers seront autant de points d'attache, avec de nouveaux lieux d'animation et de vie culturelle, sportive et de loisirs qui se développeront de manière complémentaire.

À l'image du parc des Gayeulles avec sa patinoire, sa piscine et sa ferme dans le quartier de Maurepas, du Roazhon Park dans le quartier Moulin du Comte ou du nouveau stade d'athlétisme dans le quartier de Villejean, plusieurs quartiers accueilleront de nouvelles activités. Ainsi, demain l'enseignement et la promotion des musiques actuelles du Conservatoire à Rayonnement Régional s'installeront dans le quartier du Blosne, les salles de concert de l'Antipode rejoindront La Courrouze. Enfin, le centre-ville s'ouvrira vers la campagne par la vallée de la Vilaine, la vallée de l'Ille, le bois de Soeuvres ou la forêt de Rennes. Les nombreux loisirs et promenades de la Prévalaye, des Prairies de Rennes ou de la plage de Baud-Chardonnet offriront aux Rennais un coin de nature aux portes du centre-ville.



La rue commerçante Le Bastard dans le centre-ville

3. Affirmons le centre-ville, porte d'entrée de la capitale de la Bretagne

Intensifier le centre-ville et le positionner en cœur rayonnant et attractif de la métropole

Profiter d'un centre-ville qui s'étoffe

Le centre-ville vit au rythme des journées et des soirées, de la semaine et du week-end, des saisons, et de tous les événements festifs et culturels d'un quartier habité, cœur de ville et de métropole. Habitants, employés, artisans, commerçants, touristes, étudiants, familles et enfants empruntent chaque jour ses rues, places et lieux d'animation pour le loisir, le travail, la flânerie, ou simplement pour se rendre chez eux... Leurs allers et venues dessinent de nombreux parcours qui sont autant de manière de vivre et de découvrir le centre-ville.

À terme, les lieux de vie et d'animation du centre-ville seront développés, amplifiés et révélés par leur dimension culturelle, touristique ou commerciale. **Proches du centre historique, de nouvelles intensités urbaines définiront les jalons d'un centre-ville qui se dépliera progressivement sur ses quatre points cardinaux** : de l'Hôtel-Dieu au nord à la nouvelle gare au sud, de l'Octroi à l'ouest à la plage de Baud à l'est, en passant par les bords de Vilaine et de l'Ille, la confluence, les portes Mordelaises, les quais et les bords de rivières, le Thabor et le parc Oberthür… Ce seront de multiples jalons reliés entre eux, supports d'usages quotidiens et évènementiels. Ces nouveaux lieux qui émergeront à l'horizon 2020, s'intensifieront encore à l'horizon 2035.

Dès 2020, le centre-ville s'ouvre à l'ouest en prenant appui sur le mail François Mitterrand puis l'îlot de l'Octroi. Au sud, EuroRennes s'intensifie avec l'arrivée de la ligne à grande vitesse.

Par la suite, le centre-ville s'étire vers le nord avec de nouveaux lieux d'animation sur l'Hôtel Dieu et les Prairies de Rennes. À l'est le site de Baud-Chardonnet se déploie et devient une destination pour tous les rennais.

Au sud-ouest, le Colombier est conforté et la caserne Guines-Foch devient une nouvelle polarité.

Parcourir le centre-ville, de place en place

Lorsque l'on se rend dans le centre-ville, nous recherchons des lieux de différentes natures. Qu'ils soient intimistes comme la place Saint-Germain, très animés comme la place des Lices un jour de marché et accessible depuis le mail François Mitterrand par la promenade des remparts ou encore, qu'ils permettent de se rassembler comme sur l'esplanade Charles de Gaulle.

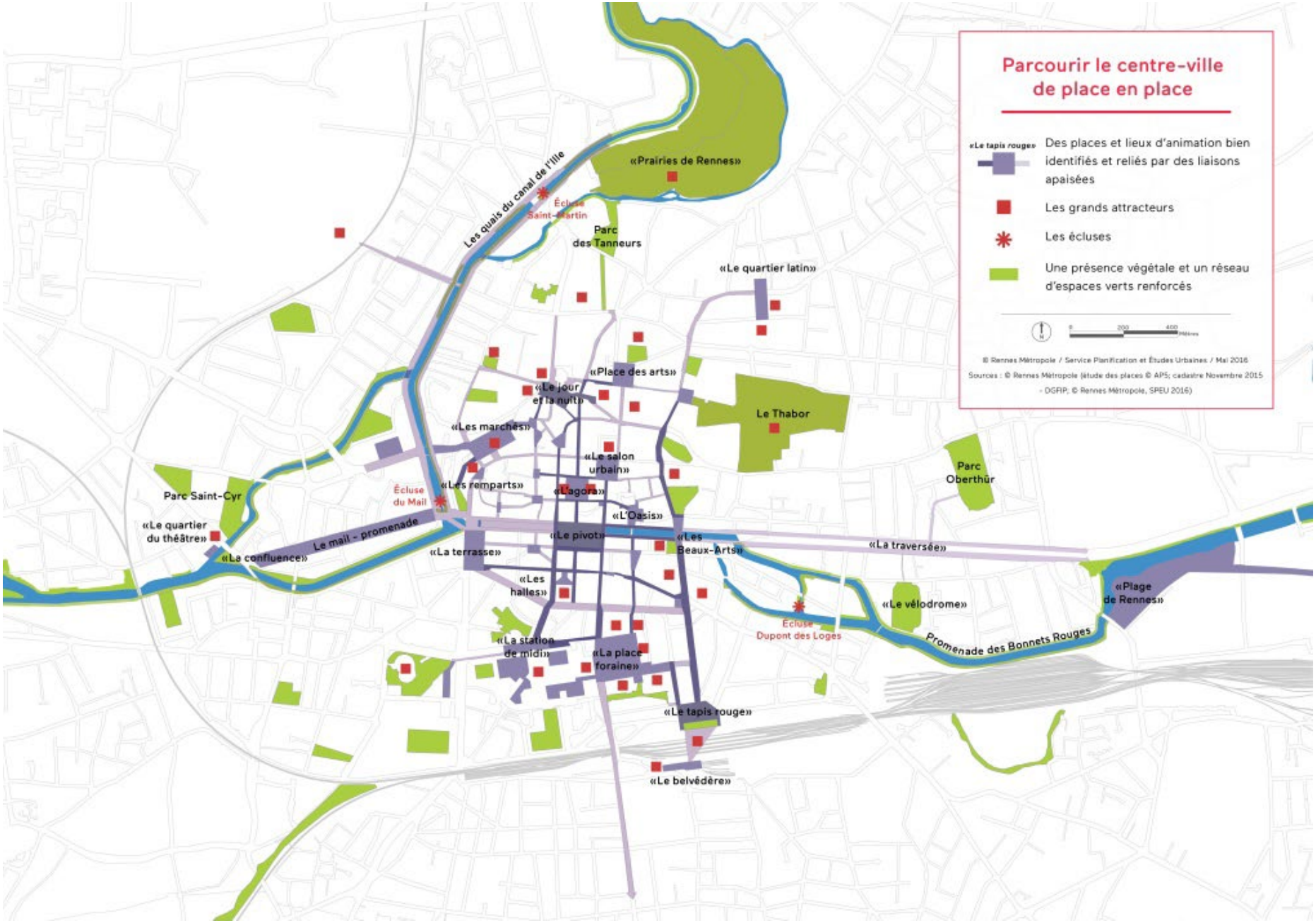
À terme, ces places seront encore mieux reliées et mieux identifiées. Inscrites dans un réseau de liaisons apaisées, il sera aisé de passer de l'une à l'autre au gré de ses envies. Elles offriront une diversité de lieux, d'ambiances, développant chacune des caractéristiques particulières, conférant à chacune une identité singulière. Les aménagements, notamment autour des futures stations de métro chercheront à apporter plus de nature en renforçant la présence du végétal.



Marché hebdomadaire sur le mail François Mitterrand

Flâner dans le cœur marchand et touristique de la métropole

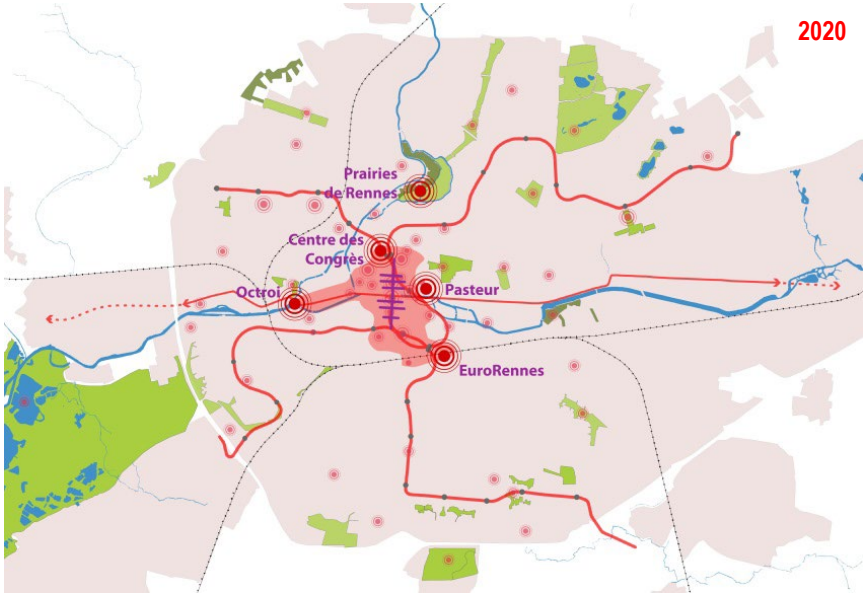
Du nord au sud, le commerce se déploie entre rues piétonnes et centres commerciaux, le long d'une colonne vertébrale passant du cœur historique clairement identifié en ville haute, au pôle République pour rejoindre ensuite le centre-ville sud dont le développement plus récent oscille entre cité historique et une vision contemporaine de la ville. Demain, l'aménagement de la nouvelle gare et du quartier d'affaires EuroRennes créeront une nouvelle porte d'entrée de la métropole. Ce développement au sud, sera l'occasion **de construire un équilibre nouveau entre le nord et le sud du centre-ville, d'intensifier les liens entre ces différentes polarités et de positionner ce centre-ville réunifié à l'échelle métropolitaine**.


Parcourir le centre-ville de place en place
«Le tapis rouge»
Des places et lieux d'animation bien identifiés et reliés par des liaisons apaisées
Les grands attracteurs
Les écluses
Une présence végétale et un réseau d'espaces verts renforcés
© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Mai 2016
Sources : © Rennes Métropole (étude des places © APS; cadastre Novembre 2015 - DGFiP; © Rennes Métropole, SPEU 2016)
«Prairies de Rennes»
Les quais du canal de l'Ille
Écluse Saint-Martin
Parc des Tanneurs
«Le quartier latin»
«Place des arts»
«Le jour et la nuit»
Le Thabor
«Les marchés»
«Le salon urbain»
Parc Oberthür
Parc Saint-Cyr
Écluse du Mail
«Les remparts»
«L'agora»
«L'Oasis»
«Le quartier du théâtre»
Le mail - promenade
«Le pivot»
«Les Beaux-Arts»
«La traversée»
«La confluence»
«La terrasse»
«Les halles»
«Le vélodrome»
«Plage de Rennes»
Écluse Dupont des Loges
Promenade des Bonnets Rouges
«La station de midi»
«La place foraine»
«Le tapis rouge»
«Le belvédère»

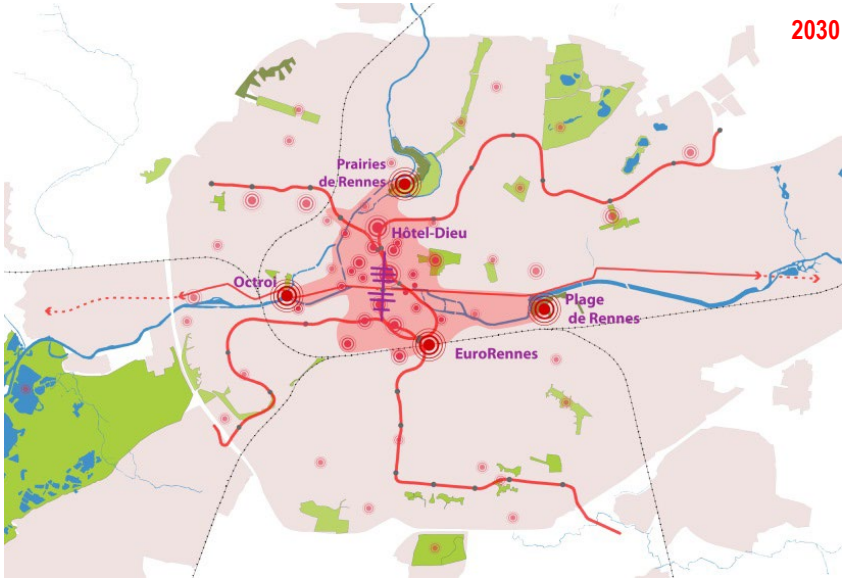
2015



2020



2030



Intensifier le centre-ville

- Intensifier le coeur commercial et touristique de la ville
- Valoriser les lieux d'animation du centre-ville et en lien avec les quartiers
- Étoffer le centre-ville sur ses franges
- Renforcer le réseau de métro
- Une desserte est/ouest renforcée

© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Mai 2016
Sources : © Rennes Métropole (© Rennes Métropole, SPEU 2016)

De nouvelles destinations commerciales émergeront, intensifiant et épaississant le centre-ville. Autour de la place Saint-Anne et de l'emblématique marché des Lices, des restaurants et des hôtels se développeront. Sur les quais, La Poste République retrouvera son ancien statut de "Palais du Commerce". Le pôle "gourmand" autour des halles centrales s'étoffera.

Le plateau piétonnier s'agrandira et on déambulera confortablement du nord au sud et d'est en ouest, entre rues commerçantes et parcours de découverte de la ville. Vers l'est, on se rendra plus facilement vers la place Saint-Germain avec sa station de métro, le palais Saint-Georges et le Thabor ; à l'ouest, le mail François Mitterrand verra se développer sa fonction commerciale. Au sud, le centre-ville se renouvellera autour de l'ensemble commercial du Colombier et des Trois Soleils. Il s'ouvrira, d'un côté, sur la nouvelle station de métro Puits Mauger et la rue Tronjolly et, de l'autre, sur la place Charles de Gaulle et le quartier EuroRennes, qui fera la jonction entre l'avenue Janvier et un parvis sud animé par un cinéma.

L'arrivée de la seconde ligne de métro et l'aménagement des places autour des stations généreront de nouveaux flux et de nouveaux usages qui profiteront à la dynamique commerciale. Parallèlement, l'espace piétonnier plus généreux permettra une mise en valeur des rues et redéfinira de nouveaux parcours urbains. Les grandes enseignes de référence côtoieront les petits commerces innovants, jeunes et indépendants et une place singulière sera réservée pour l'artisanat créatif, le design et la culture. Les premières seront nécessaires à l'essor du centre-ville commerçant rennais sur la scène des grandes métropoles, les seconds, vecteur d'identité, iront de pair avec l'attrait touristique du territoire et différencieront Rennes des autres cœurs marchands.

Ainsi, **désormais à 1h27 de Paris, le centre de métropole, capitale de la Bretagne, s'affirme**. La nouvelle gare et le quartier EuroRennes en seront la porte d'entrée donnant au centre-ville une nouvelle dimension. Depuis toujours bâtie autour de grandes fonctions métropolitaines d'une capitale régionale : administratives, universitaires, culturelles, économiques et commerciales, Rennes se dotera de nouveaux atouts avec le centre de congrès et la cité internationale Paul Ricœur. Demain, elle s'affirmera en tant que destination pour le tourisme d'affaires.

Être actif dans le centre-ville

Tout au long de la semaine, le quartier vibre avec l'affluence de nombreux actifs, qui viennent de toute la métropole et au-delà. Le centre-ville accueille aujourd'hui plus de 21 000 emplois avec une grande diversité d'activités économiques, dont un quart lié aux commerces et à la restauration. Quartier actif de premier ordre pour le territoire, il s'étoffera encore demain, avec le quartier d'affaires EuroRennes où 7 000 emplois nouveaux sont attendus. L'ouverture du centre des Congrès, formidable atout pour le tourisme d'affaires, créera également des opportunités pour les services de restauration et d'hôtellerie.

Cette vitalité économique forte devra être maintenue, en prenant en compte l'ensemble de ses composantes : le pôle marchand avec ses 1 700 commerces, les grandes institutions publiques, les sièges de sociétés, mais aussi le tissu économique plus fin, composé d'activités libérales, artisanales, de services ou de l'économie sociale et solidaire.

S'y rendre aisément et s'y déplacer de manière apaisée

Aujourd'hui, le centre-ville, doté d'un plateau piétonnier important, bénéficie d'une grande accessibilité. Il est le lieu de convergence des transports publics : le métro et les nombreuses lignes de bus s'y croisent au pôle République et à la gare. En 2020, une nouvelle étape commencera après la mise en service de la seconde ligne de métro et l'aménagement du pôle d'échanges autour de la nouvelle gare à l'occasion de la ligne à grande vitesse.

Cette nouvelle étape permettra à la fois une plus grande accessibilité du centre de la métropole, par l'augmentation de la performance des transports publics, et dans le même temps d'apaiser le centre-ville, en laissant davantage de place à la marche à pied et au vélo.

En lien avec l'arrivée de la seconde ligne de métro et l'aménagement des nouvelles stations dans le centre-ville, l'itinéraire des bus sera repensé de manière à dégager un espace public piétonnier plus vaste. Ainsi, la rue de l'Horloge et la rue des Fossés rejoindront le plateau piétonnier et l'axe Guillaudot-Janvier accueillera des liaisons bus performantes.

La circulation routière de transit sera progressivement réduite sur les boulevards de ceinture (Chézy, de Lattre de Tassigny, Liberté, Tour d'Auvergne) pour laisser davantage de place aux piétons et cyclistes. Par ailleurs, la performance actuelle des bus sur l'axe est-ouest rend pertinente une réflexion sur un mode plus efficace en fréquence et en capacité, à long terme, sur les quais.

Enfin, une réflexion spécifique sera menée afin de concilier l'apaisement du centre-ville avec les besoins d'accès liés aux livraisons de marchandises.

Révéler le centre historique, facteur d'identité rennaise

Retrouver l'eau et la nature au centre-ville

Rennes et en particulier son centre-ville, lieu d'implantation de la cité historique, a toujours entretenu une relation particulière à ses cours d'eau, l'Ille et la Vilaine, tantôt frontière défensive, tantôt ressource économique. Le centre-ville s'est ainsi développé entre remparts et canaux. Il offre aujourd'hui une image assez minérale, où la nature a peu de place.

Aujourd'hui, **son devenir s'inscrit pleinement dans le retour au fleuve et à la nature**. Le centre-ville constitue **une pièce majeure de la grande diagonale verte** avec cette idée que demain, le mail, la confluence et les octrois, les quais de la Vilaine et les prairies de Rennes seront les nouveaux lieux d'un **centre-ville qui s'étirera, se déploiera et s'animera autour, le long et sur ses cours d'eau. La nature prendra plus largement sa place en ville**, occupant plus intensément les places et les parcours reliant les différents lieux d'animation. **Berges, places et quais se redessineront pour accueillir des usages nouveaux. Les quais du canal de l'Ille seront aménagés pour laisser la nature s'étoffer et donner plus d'espaces aux liaisons douces, offrant ainsi un nouveau rapport à l'eau**. Les liens seront facilités de la place de Bretagne aux Prairies de Rennes. Les péniches et les lieux de mémoire et d'histoire ponctueront cette redécouverte de la géographie rennaise et de son paysage de vallée.

Ainsi, la promenade des Portes Mordelaises restituera la perspective sur le mail et la confluence. Elle révèlera un point de vue historique et le lien ancestral entre la cité et ses cours d'eau. Les quais de l'Ille s'ouvriront sur la ville. La Vilaine sera plus accessible, plongeant le passant dans un paysage nouveau qui le guide vers le Vertugadin et la plage de Baud. Le boulevard de la Liberté, ancien bras d'eau, aura vocation à être plus apaisé. Le mail sera à nouveau un lieu de déambulation et de jeu. La confluence annoncera le centre-ville historique et éclectique entre le New Mabilay et l'Octroi, entre audace architecturale, animation intense et douceur de vie au bord de l'eau.

Faire du patrimoine du centre-ville un vecteur du renouveau

Par ailleurs, le centre ancien, doté d'une grande qualité patrimoniale est le lieu emblématique du centre-ville de Rennes et de la métropole. Il rassemble un patrimoine d'exception et riche en monuments historiques, du parlement de Bretagne aux maisons traditionnelles à pans de bois. Au-delà des enceintes successives, c'est un patrimoine local et pluriel qui s'est construit avec le temps, des précieuses façades Odorico aux Horizons de Maillols, et raconte l'histoire de l'édification de la ville que nous connaissons aujourd'hui.

Ainsi, sur les pourtours du centre ancien, de nombreux ensembles patrimoniaux tels que l'Hôtel-Dieu, le palais Saint-Melaine ou la caserne Foch abritent encore aujourd'hui de grandes institutions. Demain, la mutation de certaines administrations, établissements d'enseignement ou de santé nous amène à réfléchir sur le devenir de ces sites. L'évolution de ces ensembles architecturaux reconnus participera à la dynamique du centre-ville. **À l'image de la reconversion et réhabilitation de l'ancien couvent des Jacobins en centre des congrès, et de la caserne Mac Mahon en logements, ce patrimoine à forte valeur patrimoniale accueillera de nouveaux usages**. Cette attention vaudra pour toutes les constructions ou espaces qui donnent son caractère au centre-ville. Ce mouvement s'inscrit dans l'évolution de la ville qui se construit avec l'histoire et se réinvente perpétuellement.



Le New Mabilais

4. Valorisons notre patrimoine tout en écrivant l'avenir

Prendre en compte l'histoire de tous les quartiers de la ville, facteur de l'identité rennaise

Visiter et habiter un centre-ville emblématique

Le patrimoine du centre-ville constitue l'héritage le plus ancien de Rennes et représente les fondements historiques de la ville. Visiter le centre-ville c'est faire un voyage dans le temps mêlant des maisons traditionnelles du moyen-âge en pan de bois, place du Champ Jacquet notamment, à du patrimoine de la ville classique, du 19e, 20e siècle ou encore du patrimoine contemporain comme les Champs Libres, le TNB…

Demain, le patrimoine emblématique, véritable richesse patrimoniale formée par les monuments historiques du centre-ville sera renforcé par des opérations de rénovation et de réhabilitation à l'image du couvent des Jacobins en centre des congrès. Les opérations d'amélioration de l'habitat du centre ancien seront essentielles pour valoriser le caractère patrimonial du centre-ville et ainsi favoriser le dynamisme culturel et touristique de la ville.

Faire vivre le patrimoine des quartiers

Dans la continuité du centre-ville, les quartiers racontent la suite de l'histoire de l'urbanisation de la ville. Chaque période d'urbanisation a permis d'enrichir l'éventail patrimonial de la ville. Des quartiers différents se sont construits avec des espaces bâtis ou naturels distincts mais reconnaissables pour tous. Ce patrimoine dans les quartiers peut être à la fois industriel, agricole, naturel, paysager, ou bien traduire un fait marquant de l'histoire locale. Les petits édifices, certaines places publiques, sont aussi autant de repères pour les habitants, qui façonnent le caractère de la ville et de ses quartiers.

À l'avenir, **ce patrimoine pluriel des quartiers sera un appui essentiel dans la construction de l'identité culturelle de la ville**. Les églises ou fermes font partie des édifices d'exceptions, plus diffus dans les quartiers, ils seront à mettre en valeur car caractéristiques de l'identité rennaise. La ferme des Hautes-Chalais, la ferme du Noyer, la ferme de la Bellangerais ou de la Harpe sont aussi des pépites à préserver. Tout comme la Barre Saint-Just ou la tour des Horizons, de la période d'après-guerre qui font écho sur l'ensemble de la ville. Ces repères, communs à tous, facilitent l'ancrage de nouvelles populations en donnant le sentiment d'appartenance à un lieu.

Préserver les lieux d'histoire de la ville

Le centre-ville constitué d'un réseau de places et de rues clairement identifié, est le premier lieu d'animation de la ville. Dans l'ensemble des quartiers, la présence des marchés sur l'espace public participe à l'élargissement de la notion de patrimoine de la ville. Certains évènements éphémères comme la fête foraine ou les "Tombées de la nuit" s'installent également localement sur les places et rues de la ville et permettent de créer des lieux d'échanges, de rencontres et de culture.

À terme, il s'agira de perpétuer ces lieux d'animations continues qui favorisent et participent de l'ancrage de l'histoire rennaise. Révéler et faire vivre les futures places de projets tels que la place Jean Normand dans l'opération du Blosne ou bien l'espace public du mail qui a permis au quartier de changer de visage. Continuer à aménager ce type d'espaces publics permettra de créer du lien culturel et social dans les quartiers et ainsi d'entretenir une animation des lieux et par la même occasion de créer de nouveaux usages.

Valoriser les entrées de ville

Les entrées de ville sont des axes majeurs de l'armature urbaine. Il s'agit par exemple des Portes de Nantes, Paris, Fougères, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lorient, Redon et Saint-Nazaire, ou encore de la rue de Châteaugiron, rue de Vern, avenue Charles Tillon... Ces grandes pénétrantes marquent la transition entre espaces naturels et urbains, depuis l'extérieur de la rocade vers le cœur de la cité. Elles traversent des séquences urbaines successives se traduisant par une hétérogénéité des gabarits et des ambiances très diversifiées tout au long de leur parcours.

La requalification des entrées de ville, à l'image de celle réalisée sur l'axe Alma-Fréville, permet d'offrir une meilleure lecture et perception de Rennes. **Leur recomposition urbaine sera donc poursuivie en travaillant sur la morphologie du bâti en front de rue et sur la qualité des espaces publics**. L'enjeu sera notamment de favoriser des formes urbaines diversifiées avec des rez-de-chaussée actifs afin d'animer les pieds d'immeubles. Une attention particulière sera portée au confort des piétons et des cycles, aux aménagements paysagers et au règlement publicitaire.

Révéler la géographie de la ville, socle de l'histoire des lieux

Inscrire la ville de Rennes dans son territoire

Rennes est au cœur d'un réseau hydrographique intense constitué par la Vilaine et ses affluents. En dehors des limites de la ville, nous pouvons percevoir la silhouette de Rennes depuis les coteaux bordant le bassin rennais. Ainsi, depuis la commune de Laillé notamment, un paysage d'îles urbaines entourées d'espaces naturels se dévoile. La ville de Rennes est entourée d'une ceinture verte composée de champs agro-naturels.

À l'inverse la perception de la ville vers l'extérieur permet de révéler un autre paysage. C'est en déambulant le long des faubourgs jusqu'aux portes de la ville que les séquences de la ville se dévoilent, passant des maisons à pan de bois aux grands ensembles, nous arrivons aux portes de la ville qui offrent depuis certains points hauts, une vue sur les coteaux du bassin rennais.

À l'avenir, dans la continuité de la ville archipel, il s'agira de **préserver cette image d'une ville verte liée à son modèle d'urbanisation discontinue**. Les limites de la ville seront donc réaffirmées et le traitement des liens entre l'urbain et la nature sera à renforcer. Il s'agira de permettre plus de perméabilités douces sans pour autant dénaturer le caractère naturel des espaces extra-rocade.

Découvrir les grands espaces paysagers de la ville

La géographie est le fondement de notre cadre de vie et participe de sa qualité. Entre les plateaux, les coteaux et le fond de vallée, la ville offre des ambiances urbaines spécifiques et variées. Cette topographie met en scène le regard à la fois vers des paysages lointains et en même temps des paysages proches, plus confidentiels. Certains lieux comme le parc de Beauregard, le cimetière de l'Est ou bien la rue Auguste Pavie le long de la voie ferrée, offrent un panorama sur la ville des plus inattendus.

Ce patrimoine sera le socle naturel à valoriser et à remettre en perspective dans la construction de la ville. Comprendre l'implantation de chaque quartier dans la géographie de la ville permettra de mieux appréhender les liens urbains à affirmer et ceux à construire. **Donner à voir la ville par le patrimoine paysager permettra de redonner une nouvelle lecture du territoire par la mise en valeur de l'hydrographie, de la topographie et des points hauts** comme les "Buttes de Coëmes**"**.

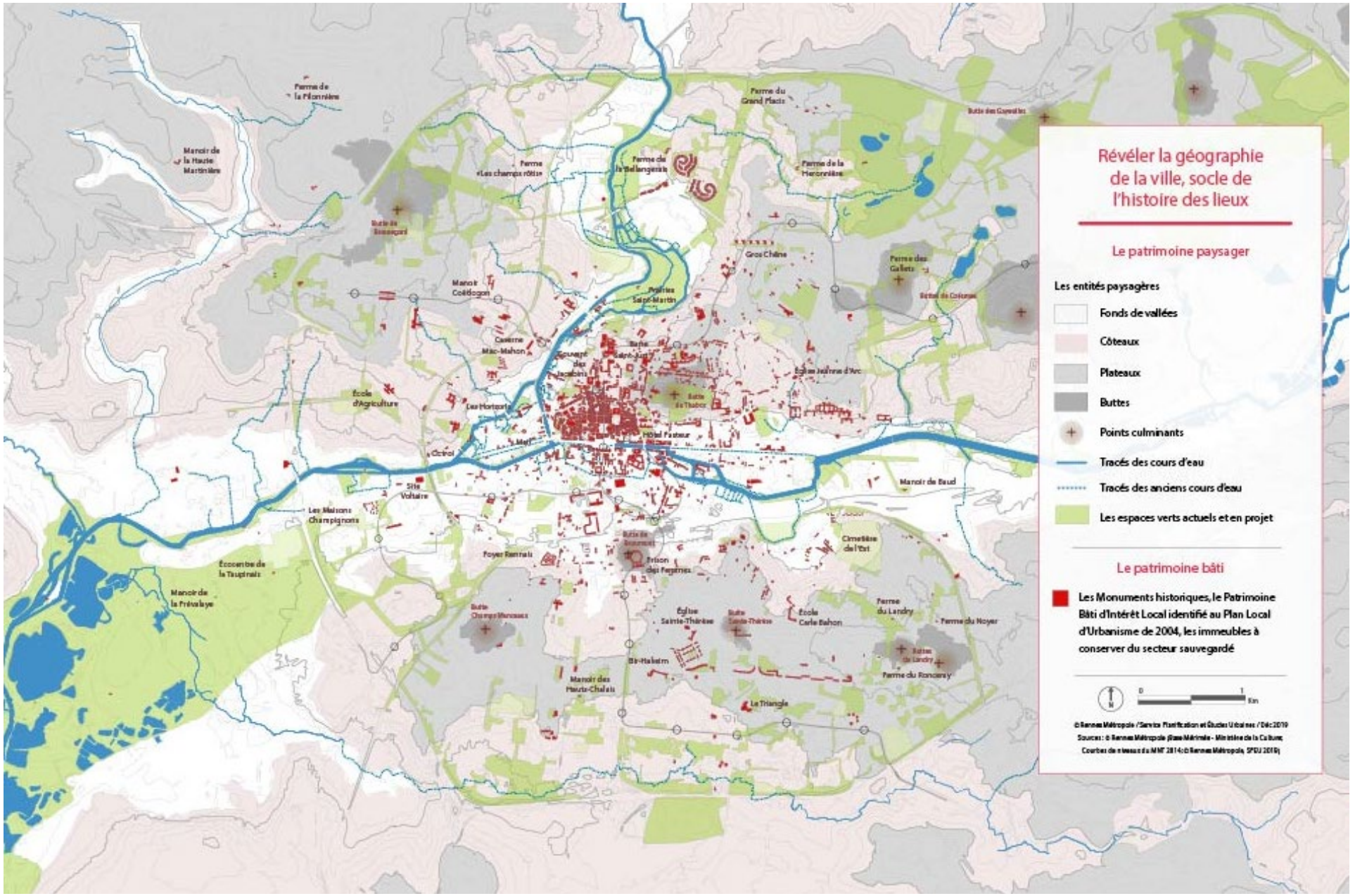
Se balader au fil de l'eau dans les vallées

Le paysage de Rennes se traduit à travers le lit des cours d'eau existants et anciens de la ville. Loin d'être un fleuve tranquille, la Vilaine et ses affluents existants ou disparus ont évolué avec l'urbanisation progressive de la ville. Perçus comme des contraintes auparavant, la Vilaine et les autres cours d'eau de la ville sont aujourd'hui des atouts. Des aménagements le long de la Vilaine permettent de profiter des paysages naturels que fabriquent les vallées de l'Ille et de la Vilaine. Dans une ambiance intimiste, la promenade du lavoir, et la promenade des Bonnets Rouges, en fond de vallée, le long des berges de l'Ille et de la Vilaine sont des lieux sereins propices à convivialité.

Demain, les projets d'aménagement de la vallée de la Vilaine et celui des prairies Saint-Martin seront les nouveaux lieux de projets autour de l'eau qui s'inscriront dans une géographie de vallées et dans un paysage naturel. Ils offriront des possibilités d'usages diversifiés liés à l'eau. **Ces projets seront des nouveaux espaces de loisirs de la ville à découvrir et qui pourront donner aux habitants à tout moment de la journée des lieux de respiration proches des ambiances naturelles des campagnes environnantes**.



Le projet de territoire de la Vallée de la Vilaine – Agence TER


Révéler la géographie de la ville, socle de l'histoire des lieux
Le patrimoine paysager
Les entités paysagères
Fonds de vallées
Côteaux
Plateaux
Buttes
Points culminants
Tracés des cours d'eau
Tracés des anciens cours d'eau
Les espaces verts actuels et en projet
Le patrimoine bâti
Les Monuments historiques, le Patrimoine Bâti d'Intérêt Local identifié au Plan Local d'Urbanisme de 2004, les immeubles à conserver du secteur sauvegardé
0
1
Km
© Rennes Métropole / Service Planification et Études Urbaines / Déc 2019
Sources : © Rennes Métropole (Base Métrique - Ministère de la Culture)
Courbes de niveaux du MNT 2014 : © Rennes Métropole, SPEU 2019)
Ferme de la Pilonnière
Manoir de la Haute Martinière
Ferme «Les champs rôtis»
Ferme de la Bellangerais
Ferme du Grand Placis
Ferme de la Haronnière
Butte des Gayeulles
Butte de Beauregard
Manoir de Coëtlogon
Chapelle Saint-Martin
Gros Chêne
Ferme des Gallets
Hôtel de Coëtlogon
Caserne Mac-Mahon
Couvent des Jacobins
Église Jeanne d'Arc
École d'Agriculture
Les Horizons
Hôtel Pasteur
Manoir de Baud
Site Voltaire
Les Maisons Champignons
Écoomtes de la Taupinais
Manoir de la Prévalaye
Foyer Ramsès
Prison des Femmes
Cimetière de l'Est
Église Sainte-Thérèse
École Carle Bahon
Ferme du Landry
Ferme du Noyer
Ilo-Halaïm
Manoir des Hauts-Chalais
Ferme du Rancenay
Le Triangle

Inventer de nouvelles formes urbaines mixant l'ancien et le nouveau

Faire du patrimoine un moteur de créativité architecturale et urbaine

À travers tous les projets d'aménagement, nous construisons aujourd'hui la ville de demain. Construire et renouveler le parc de logements répond d'une part aux besoins des ménages rennais, et d'autre part permet l'accueil de nouvelles populations. À l'intérieur de la rocade, l'urbanisation de Rennes se refait sur elle-même. Elle mue de manière progressive et dans différentes parties de la ville et par petites touches. Le quartier de Beauregard est le dernier secteur en extension urbaine, les autres quartiers de la ville évoluent en renouvellement urbain soit 80% de la ville. Dans cette dernière configuration, la construction avec l'existant nécessite d'identifier ce qui fait patrimoine et ce qui fait identité de la ville pour préserver les traces du passé menacé d'oubli.

À terme, dans une ville en renouvellement urbain constant les projets se feront en questionnant au préalable le contexte dans lequel ils se placent. **L'histoire des lieux, la géographie sont des critères intangibles pour insérer les nouvelles constructions dans le tissu existant**. Les détails à prendre en compte sont le gabarit du nouveau projet, sa hauteur et son accroche avec les constructions voisines. Le patrimoine bâti ou naturel devient en ce sens un outil, un curseur des nouvelles formes urbaines. Il s'agit aussi d'affirmer le lien fort entre patrimoine et formes urbaines pour penser d'une nouvelle façon l'intensification de la ville.

Habiter des ambiances urbaines diversifiées

À chaque époque de construction de la ville, des nouvelles formes de bâtis et d'espaces publics plus ou moins structurés ont constitué le territoire de Rennes et son paysage urbain. Ainsi, la période d'entre-deux guerres a fait apparaitre avec la loi Loucheur des lotissements divers formés de maisons individuelles au sud de la gare et à l'ouest du canal d'Ille et Rance. De la même façon, les grands ensembles du Blosne, de Villejean ou de Maurepas construits vers 1960, constituent une nouvelle couronne de constructions autour de la ville qui marque un paysage plus vert avec un tissu plus ouvert et des bâtis plus hauts.

Le rapport entre espace vert et formes bâties participe de la création d'ambiances urbaines particulières. Parcourir la ville du centre vers la périphérie nord ou sud permet de rendre compte des différentes façons d'habiter la ville. Le quartier Saint-Martin et le quartier Sud Gare pourtant constitués de formes urbaines de même gabarit offrent des qualités variées par leur positionnement à l'eau, leur rapport au centre-ville, aux équipements et aux grands espaces naturels de la ville.

Ce patrimoine riche et varié est un support de diversité urbaine. Cette posture n'interdit pas les démolitions de certains tissus ou bâtis existants mais oriente les possibilités de constructions des futures formes urbaines vers une meilleure prise en compte du contexte historique et géographique. Les axes de faubourg feront l'objet d'une attention particulière au patrimoine historique et identitaire. Les grandes emprises institutionnelles et patrimoniales tel que l'Hôtel Dieu, Bois Perrin, conforteront les quartiers. Elles participeront de la variété des paysages de la ville et constitueront des lieux incontournables à mettre en valeur.

Vivre bien dans des logements de différentes époques

Chaque forme urbaine raconte une histoire liée aux modes de constructions, aux matériaux employés et aux modes de vie associés de l'époque. Chaque typologie de logement présente en outre une certaine homogénéité de peuplement.

Tout en composant avec l'existant, il conviendra donc de diversifier les formes urbaines pour varier les modes d'habiter et faire que chacun trouve le logement idéal à son mode de vie. Dans les opérations d'aménagement futures, une répartition entre habitat individuel et collectif sera renforcée et participera à l'effort de diversification des formes urbaines de la ville.

Par ailleurs, la préservation du bâti patrimonial devra néanmoins tenir compte des nouveaux besoins et permettre de le faire évoluer dans certaines conditions.

Anticiper et valoriser le patrimoine de demain

Disposer de logements énergétiques performants

Le développement durable est aujourd'hui une notion incontournable. De nombreux bâtiments font l'objet de rénovation et d'adaptation pour un meilleur confort d'habitat. Les bâtiments dans les quartiers du Gros Chêne, du Blosne aux copropriétés rue de Fougères, de Bréquigny, des bâtiments patrimoniaux du centre ancien, ou bien les pavillons au sud de la gare, tous ces bâtiments ont potentiellement des besoins importants de rénovations énergétiques. À chaque morphologie de la ville correspond ses propres enjeux de rénovation ou de réhabilitation selon les matériaux et les types de constructions utilisées à différentes époques.

Demain, les bâtiments seront soumis à la réglementation thermique de 2020 qui porte une exigence forte sur la prise en compte énergétique des bâtiments énergivores. Les nouvelles constructions seront plus performantes à l'image des maisons passives qui produisent plus d'énergie qu'elles n'en consomment. Parallèlement, pour améliorer le confort de vie des habitants, les modes d'évolutions des bâtis existants seront réfléchis sans dénaturer leur qualité patrimoniale.

Profiter d'un patrimoine pluriel vivant

L'Hôtel Pasteur, le Couvent des Jacobins, la caserne Mac-Mahon… sont des exemples de patrimoine qui ont su évoluer dans le temps en termes d'usages. Le couvent des Jacobins deviendra un centre des congrès, la caserne Mac Mahon s'est transformée en un espace résidentiel intergénérationnel s'ouvrant sur la ville. Le patrimoine naturel est tout autant concerné par ces mutations. Le jardin de la Confluence, les écluses, le quai Saint-Cyr sont des lieux qui connaissent des modifications d'usage induits par l'évolution des activités et des tissus environnants.

L'évolution des fonctions des bâtiments patrimoniaux doit être pensée de manière à accompagner le développement de la ville en valorisant son patrimoine.

Par ailleurs, l'ambition est de proposer **d'adosser l'art public aux grands axes d'aménagement développés dans le projet urbain et d'assurer ainsi une meilleure valorisation des œuvres installées**. Il s'agit de ponctuer d'une part les axes majeurs, qui traversent la Ville ou la structurent comme la ligne B du métro ou encore la diagonale verte de la Prévalaye vers la forêt de Rennes. D'autre part, les installations artistiques peuvent accompagner les nouvelles opérations d'aménagement ou actions de requalification des espaces publics.

La mise en lumière de la ville participe également à lui donner une nouvelle identité en offrant des repères nocturnes lumineux s'appuyant à la fois sur l'architecture contemporaine et les grands bâtiments, mais aussi sur les paysages, les cheminements piétons, les places du centre, les monuments et sites patrimoniaux. Seuls les endroits clés seront éclairés pour s'adapter aux usages de la nuit et renforcer l'accessibilité des diverses centralités. À l'inverse, l'éclairage des zones moins fréquentées la nuit sera diminué, ce qui permettra de réaliser des économies d'énergie. Dans les parcs et jardins, l'abaissement de la luminosité sera favorable à l'épanouissement de la faune et de la flore.

Développer une architecture contemporaine qui favorise la créativité

Au-delà des questions énergétiques qui nécessitent une réponse architecturale appropriée, la hauteur des constructions est un sujet important. Elle est réfléchie en fonction de la situation du projet, notamment, pour permettre la mise en valeur d'opérations et donner des perspectives enrichissant le paysage de la ville. Par exemple, dans l'opération de la Madeleine ou l'îlot de l'octroi, la composition du projet s'articule avec son contexte. Il propose une mixité entre des hauteurs qui font office de signaux dans la ville à l'instar des immeubles hauts tel que les Horizons, la barre Saint-Just ou d'un patrimoine plus ancien comme celui des églises et qui s'insère pour d'autres parties du projet dans les morphologies environnantes.

Le projet consiste à **intensifier certains lieux de la ville avec cette même logique d'attention à la diversité des hauteurs, des formes urbaines et des modes d'habiter**. En ce sens, l'arrivée de la ligne b du métro sera l'occasion de favoriser de nouvelles centralités qui pourront être accompagnées de marqueurs architecturaux.

Par ailleurs, le développement urbain concourant à augmenter la consommation des matériaux de construction et notamment ceux extraits dans les lits majeurs de la Vilaine, le projet urbain encourage le développement de nouvelles filières constructibles (bois, terre) et le recyclage des matériaux.



Futures tours de la ZAC Madeleine- Hondelatte-Laporte

5. Renforçons l'attractivité des lieux de travail et d'étude

Maintenir la diversité des emplois et l'offre de formation dans la ville

Bénéficier de la présence de pôles d'emplois majeurs et diversifiés

Afin de donner à chacun l'opportunité d'accéder à un emploi correspondant à ses compétences, le **projet fixe l'objectif de conserver un volume et une diversité d'emplois importantes**.

Alors que la métropolisation tend, au plan national et local, à réduire la part des emplois productifs en ville, **le maintien d'activités de production est indispensable, notamment au sein des zones industrielles historiques**. Il s'agit de répondre à la diversité des compétences des habitants, notamment dans les quartiers populaires. Il s'agit aussi de conserver, au cœur du bassin d'emploi, les activités qui permettent de répondre aux besoins du développement : la construction de la seconde ligne de métro, le Couvent des Jacobins, les nouveaux logements, sont une formidable source d'emplois, pour de nombreux corps de métiers et particulièrement ceux du bâtiment. En parallèle, **le développement des activités artisanales sera encouragé dans les secteurs résidentiels, et tout particulièrement dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville**.

Avec un peu plus de 60% du parc de bureaux de la métropole, la ville concentre une offre tertiaire importante. Pour une meilleure lisibilité de l'offre, **certains sites seront identifiés comme prioritaires pour le développement d'activités tertiaires**. Il s'agit des **trois grands pôles tertiaires de la Courrouze, d'EuroRennes et d'Atalante-ViaSilva**, tous accessibles directement par le métro et raccordés à la gare de Rennes. Une partie du parc de bureaux devenant obsolète, il conviendra également **d'encourager la confortation et la rénovation des immeubles tertiaires en particulier dans les secteurs Colombier, Fréville/Alma et Longs Champs qui sont très accessibles**.

Rennes, est également une ville commerçante très dynamique. Son centre-ville est le 1er pôle commercial du Grand Ouest. Son attractivité est liée à la présence de grandes enseignes mais aussi de nombreux créateurs et artisans qui donnent une identité particulière au cœur de ville.

Le centre-ville sera conforté dans sa dynamique commerciale et accueillera de nouvelles enseignes. Tout en permettant leur modernisation, le développement des grands centres commerciaux en périphérie de la ville sera encadré afin de conforter les commerces du centre-ville et ceux des polarités de quartiers. Par ailleurs, ils feront l'objet d'une meilleure intégration urbaine en s'ouvrant sur les quartiers avoisinants.

La métropole rennaise c'est enfin des équipements et des institutions publiques à rayonnement métropolitain et régional, qui concentrent de nombreux emplois très diversifiés. Outre les institutions publiques, le CHU de Rennes, conforté par le projet de développement sur le site de Pontchaillou, emploie plus de 5 000 salariés, et le ministère de la Défense près de 6 000. Ce sont des **emplois à maintenir et à valoriser, qui contribuent à affirmer le statut de métropole-capitale de Rennes**.

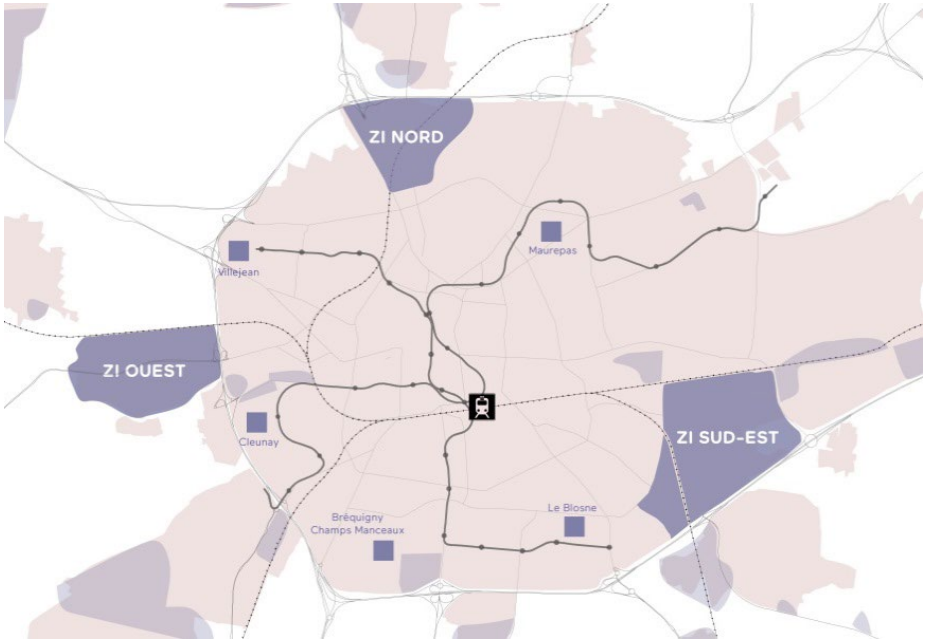
Renforcer l'attractivité de l'offre de formation et faciliter l'insertion professionnelle

En lien avec le maintien d'une diversité et d'un volume d'emplois important sur le territoire métropolitain, il est nécessaire d'assurer une offre de formation complète et de qualité pour accompagner les parcours professionnels et permettre l'accès à l'emploi de tous.

S'appuyant sur son potentiel de recherche et d'innovation, moteur essentiel de son développement économique, **le projet réaffirme l'objectif métropolitain de figurer parmi les sites universitaires majeurs en France et d'être une plateforme d'innovation de premier plan à l'échelle nationale. Rennes aspire à s'affirmer comme l'une des dix premières métropoles européennes moyennes à profil universitaire**.

L'attractivité du site universitaire sera adossée à la mise en place d'un fonctionnement plus intégré des activités exercées au sein des quatre campus (Beaulieu, Centre, Villejean et Ker Lann) en approfondissant leurs échanges et leurs collaborations, en travaillant sur la qualité de l'accueil, l'ouverture sur le monde et les relations avec la sphère socio-économique et le grand public.

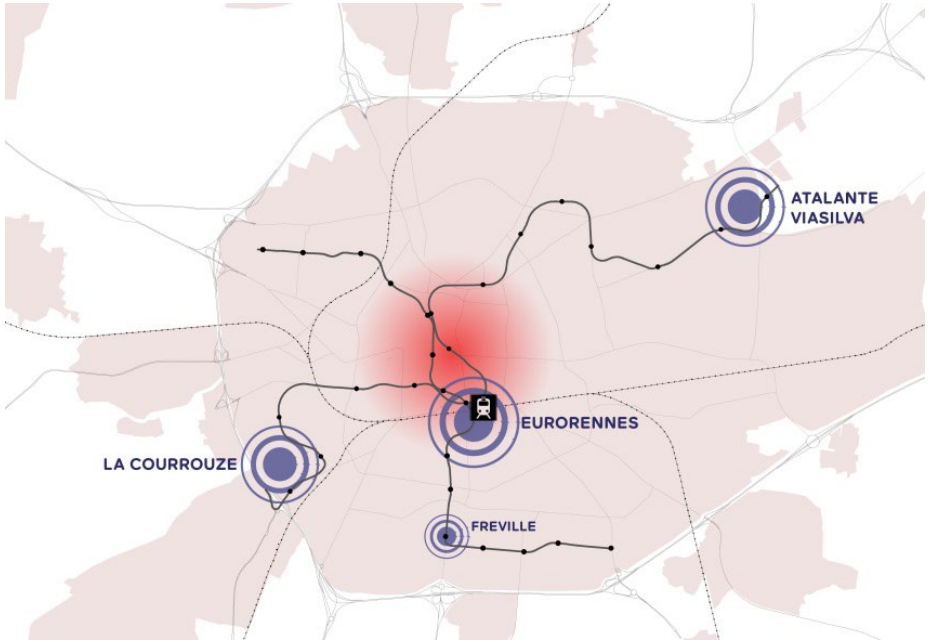
Enfin, pour faire face aux mutations économiques, il conviendra d'**accompagner une nécessaire évolution des compétences**, notamment celles des publics les plus fragilisés. L'enjeu sera à la fois d'adapter les compétences aux besoins de court terme des entreprises, mais également d'anticiper les besoins futurs pour permettre l'acquisition de qualifications et de savoir-faire en adéquation avec les nouveaux emplois et nouveaux métiers. Le maillage de structures de formation contribuera à la mixité fonctionnelle des quartiers. En particulier, une priorité d'installation sera donnée aux structures favorisant la réinsertion professionnelle dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.



Conforter les activités économiques productives

Les sites d'activités

Un plan pour l'emploi dans les quartiers



Développer les atouts économiques d'une capitale régionale

Développer l'emploi tertiaire dans des sites stratégiques

Conforter la vocation économique du centre-ville

Poursuivre l'innovation économique et anticiper les mutations

La mutation des secteurs industriels nécessitera **une diversification du portefeuille économique métropolitain afin de gérer de nouveaux relais de croissance et des emplois diversifiés**. Ce renouvellement industriel pourra s'appuyer sur les filières historiques, des marchés porteurs et un écosystème d'appui à l'innovation. **L'accompagnement des filières innovantes** sera aussi un gage de solidité du tissu économique local dans un contexte très concurrentiel.

S'appuyer sur le développement du numérique

Les nouveaux modèles économiques s'appuient sur des outils informatiques et les nouvelles technologies. Les professionnels bénéficient notamment d'infrastructures de télécommunications électroniques performantes au travers du réseau FOR (Fibre Optique Rennais). Par ailleurs, 100 % du territoire métropolitain sera desservi par la fibre optique en 2020.

L'écosystème numérique rennais sera développé. La technopole Rennes-Atalante et la French-Tech Rennes Saint-Malo sont à l'image de la recherche en nouvelles technologies, qui emploient les jeunes professionnels sortis tout droit des écoles spécialisées. Les innovations technologiques positionneront Rennes au niveau international et apporteront des emplois.

L'alimentation, la santé et le bien-être

Le vieillissement de la population, les enjeux de sécurité alimentaire, le lien entre santé et alimentation ouvrent des perspectives d'innovation dans le domaine de la santé humaine et animale, l'environnement, l'agriculture et les industries agro-alimentaires. Ces activités devront notamment évoluer vers des modes de production plus raisonnés limitant les atteintes à l'environnement et faisant de la qualité des produits une priorité.

Rennes conserve environ un tiers de zones naturelles et agricoles sur le territoire communal. **Il conviendra de conforter les activités agricoles existantes**, en particulier sur les secteurs nord-est, nord-ouest et sud-ouest du territoire, en lien avec les communes environnantes. **Ce caractère agricole sera également un véritable atout économique à valoriser notamment au travers des circuit-courts et de la vente directe**. Les ressources agricoles représentent également un potentiel de développement pour la filière bois avec le développement des utilisations liées à la construction ou à l'énergie. Les activités liées au milieu rural (gîtes, activités équestres, randonnées…) pourront aussi être renforcées. Cette mise en valeur se traduira par exemple sur le site de la Prévalaye, où l'agriculture se développera de manière plus visible, en synergie avec les activités de loisirs, de sports et d'évènementiels. De nouvelles formes d'agriculture urbaine seront développées, par la diffusion des jardins partagés, et de l'autoproduction alimentaire.

Valoriser les modèles économiques durables

Le projet accompagne également les mutations économiques et notamment le développement des éco-activités, de l'économie circulaire et l'économie sociale et solidaire. La transition écologique est aussi soutenue, en particulier dans la filière du bâtiment. Utiles pour l'environnement avec la réduction des déchets, elles bénéficient également à l'insertion et à la réinsertion professionnelle, tout comme l'économie sociale et solidaire. De même, l'économie collaborative favorise le partage et la mutualisation de connaissances et de savoir-faire.

Enfin, le projet urbain encourage les activités concourant à un usage rationnel de la ressource en eau et à une réutilisation des eaux pluviales.

Répondre aux nouveaux modes de vie

91% de l'emploi est aujourd'hui salarié. De plus en plus d'actifs se tournent vers d'autres statuts : indépendance, auto-entreprenariat. Les façons de travailler évoluent en dehors du cadre traditionnel et demandent de **repenser les espaces de travail afin qu'ils soient adaptables et évolutifs**. Il s'agira par exemple de **développer les espaces partagés** (dits de co-working), les tiers lieux ou encore les pépinières d'entreprises où cohabitent intelligemment des activités complémentaires.

Optimiser les déplacements vers les lieux de travail et de formation

Diminuer la place de la voiture

La diminution de l'usage de la voiture et encore plus de la voiture utilisée seul sera un véritable défi pour Rennes et sa métropole dans les années à venir. Cela nécessite de poursuivre la réflexion sur les conditions de circulation sur la rocade, sur les entrées de ville, afin de garantir l'accès aux lieux d'emplois dans les meilleures conditions. Les intentions visent à **contribuer à l'amélioration de la qualité de vie en agissant sur la diminution des nuisances liées au trafic : pollutions, bruits, congestions...**

Disposer de mobilités alternatives à la voiture

Le réseau de transports en commun sera encore plus efficace avec deux lignes de métro et des axes de bus performants, desservant les principaux pôles d'emploi et de formation (sites universitaires Villejean Beaulieu, technopoles Atalante, Alma, EuroRennes, Courrouze, centre-ville, pôle administratif à Beauregard, zones industrielles, CHU…). Il conviendra également de réfléchir à la pertinence de renforcer la connexion est-ouest, avec à un mode de transport plus efficient en fréquence, capacité et régularité.

Les salariés devront également pouvoir se rendre facilement et de manière sécurisée en vélo et à pied sur leur lieu de travail. La mise en œuvre d'un réseau vélo "XL" d'ici 2020 permettra de rejoindre les principaux sites d'emplois et d'activités. Les circulations à l'intérieur des sites d'activités seront apaisées, ce qui contribuera à leur qualité et à leur attractivité. Il s'agira aussi d'**encourager les initiatives de transport partagé** comme le covoiturage en aménageant des aires de stationnement adaptées à la demande, ainsi que les initiatives d'étalement des horaires dans un but de lissage des heures de pointe.

Disposer de lieux d'intermodalité efficaces

Il conviendra de **renforcer encore l'intermodalité** pour permettre aux nombreux habitants de l'aire urbaine et de la métropole travaillant sur Rennes de stationner leur voiture le plus en amont possible du centre, et de poursuivre leur trajet via les transports collectifs et les déplacements doux (vélo et marche à pied).

Le nouveau pôle multimodal EuroRennes permettra à des centaines de milliers de voyageurs, quotidiens ou exceptionnels, de passer du train aux lignes de métro, bus ou Vélostar, pour rejoindre leur lieu de travail. Outre les parkings relais existants, trois parkings relais supplémentaires seront créés autour des nouvelles stations de métro, aux portes de la ville, et permettront la connexion avec les transports collectifs structurants. La halte ferroviaire de Pontchaillou sera requalifiée pour accueillir des voyageurs plus nombreux et faciliter leur mobilité dans Rennes.

Des sites d'activités et de formation plus ouverts sur la ville

Renforcer la qualité urbaine des pôles d'emploi

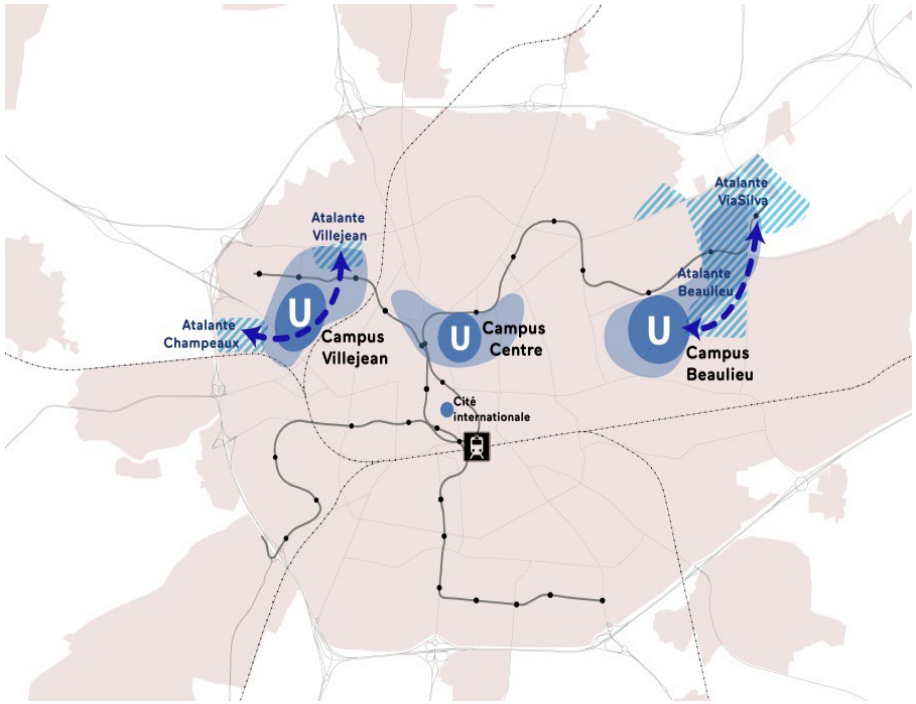
Les sites d'activités, qu'ils s'agissent de zones industrielles, de pôles commerciaux ou encore de pôles d'équipements, sont souvent enclavés ou coupés du reste de la ville. Construits à l'origine en périphérie, aménagés pour la voiture, ils ont été, petit à petit, rattrapés par l'urbanisation. Tout en intégrant les dimensions liées aux risques technologiques et aux nuisances, **leur ouverture sur les quartiers sera renforcée, en assurant des continuités urbaines, paysagères et architecturales**. Il s'agira notamment de **redonner une qualité urbaine aux entrées de ville**.

Au sein même de ces secteurs, qui abritent souvent de grandes emprises difficilement franchissables, un maillage doux permettant de circuler à pied ou vélo sera développé.

Enfin **le développement des services à proximité des lieux de travail sera facilité**. Des crèches pour déposer ses enfants en allant travailler, des restaurants pour déjeuner entre collègues le midi, des salles de sports pour se détendre, des commerces pour faire ses courses, seront autant d'éléments contribuant à rendre les lieux d'emploi plus agréables et à améliorer le quotidien.

Ouvrir les campus sur la ville

À l'image des zones d'activités, **les sites universitaires de Villejean et Beaulieu seront mieux insérés dans le tissu urbain**. S'ils sont bien connectés au reste de la ville grâce au métro, les cheminements doux restent à développer. Par ailleurs, l'**accueil de nouveaux usages et la création de lieux hybrides seront à privilégier pour entraîner les synergies entre le monde universitaire et le monde économique d'une part et le grand public d'autre part**. La mutualisation des équipements, sportifs ou culturels sera à privilégier pour inviter au mélange des publics et des disciplines. Cette démarche permettra en outre d'optimiser l'utilisation des équipements notamment en dehors des périodes de cours.



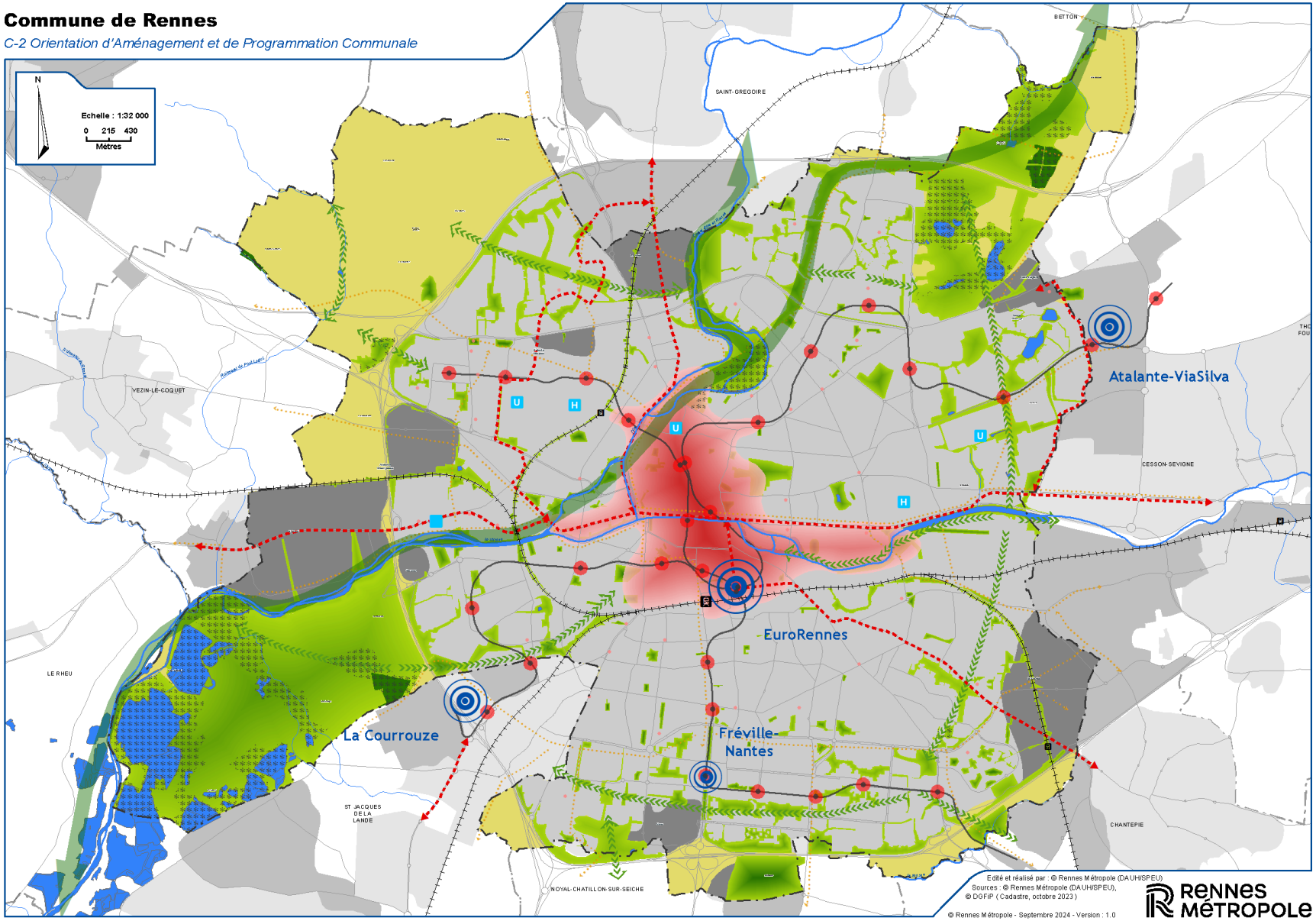
Ouvrir les campus universitaires sur l'économie et la ville

U Structurer le réseau métropolitain de l'enseignement supérieur et de la recherche

Renforcer les interactions de l'université avec l'environnement économique

Commune de Rennes

C-2 Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale



Accueillir en organisant le développement urbain

- Renforcer les polarités dans les quartiers
- Renforcer les polarités de quartiers autour du métro
- Intensifier le centre-ville, coeur attractif et rayonnant de la métropole
- Intensifier et renouveler la ville dans un cadre urbain apaisé
- Conforter les sites d'activités
- Conforter et dynamiser les quartiers populaires
- Site conditionnel d'urbanisation
- Développer l'emploi tertiaire dans les sites stratégiques

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

- Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour des activités de loisirs et tourisme
- Révéler la présence de l'eau dans la ville
- Protéger les massifs forestiers
- Conforter et préserver les zones naturelles et agricoles
- Parc urbain
- Préserver les pépites de biodiversité
- Assurer des continuités paysagères au sein de la ville
- Affirmer la grande diagonale verte

Structurer et fédérer le territoire par les équipements et les mobilités

- Bénéficier du réseau ferroviaire et de la présence d'un pôle d'échanges majeur
- Renforcer la desserte en métro
- Projet Trambus
- Déployer un réseau vélo structurant
- U — Renforcer l'attractivité des sites d'enseignement supérieur et de recherche
- H — Conforter les sites hospitaliers
- Favoriser le rayonnement du stade rennais

Eléments de contexte

- Limite communale
- Tâche urbaine (TU) des communes voisines
- Zone d'activité sur les communes voisines
- Réseau viaire principal
- Mairie

Partie 1.3. Les orientations spatiales : les axes de projet

Une lecture globale de la ville à partir du paysage

Comprendre la construction d'une ville passe par la compréhension du territoire dans lequel elle s'inscrit à la fois dans sa géographie et son histoire. Plus précisément, il s'agit de décrypter les grands changements marquants du territoire qui font la ville d'aujourd'hui. Afin de créer des connexions entre les villes, de grandes infrastructures contemporaines sont venues fragmenter les logiques géographiques. Les aménagements des villes d'hier se sont souvent construits en prenant insuffisamment en compte le rapport au paysage. Pourtant, les grandes entités coteaux, plateaux et fonds de vallée constituent les fondements géographiques de l'organisation du territoire.

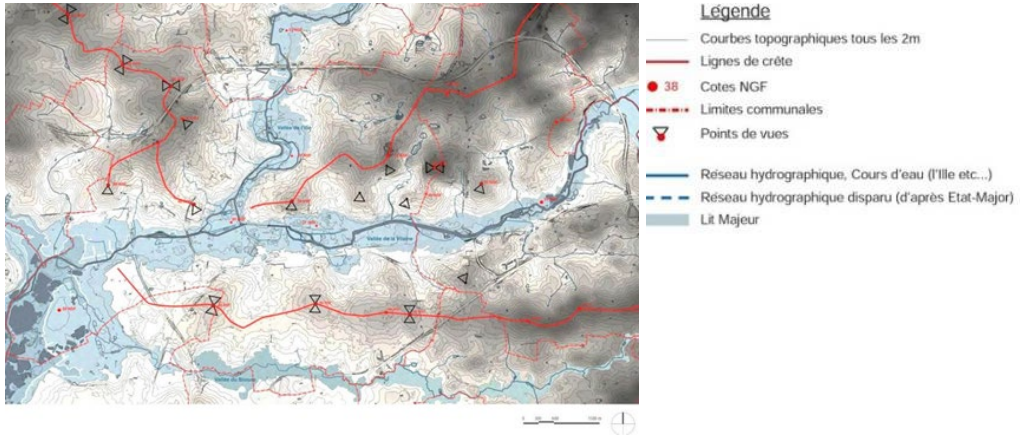
Le projet urbain s'attache à **mieux comprendre cette géographie de la ville et à valoriser les continuités urbaines et paysagères, pour mieux mettre en relation les habitants avec leur environnement**. Il s'agit aussi **de donner un nouveau cadre et une méthodologie** pour les futurs aménagements de la ville. Entre routes de crêtes, buttes et vallées, le territoire rennais offre un panorama qu'il faut continuer à révéler. C'est sur cette géographie et en continuité avec l'histoire de la ville que les projets de demain s'articuleront pour prendre en compte des contextes variés, pour affiner notre approche au territoire.

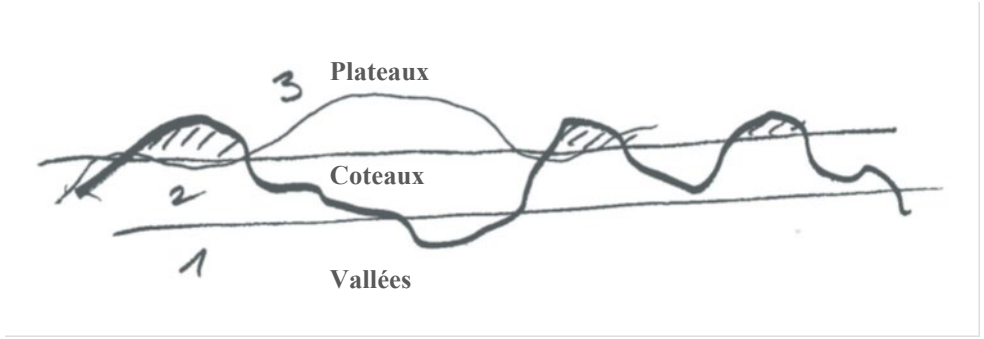
Afin d'appréhender cette nouvelle démarche, il est important de se poser la question "où habitons-nous" ? Comme dans de nombreuses autres grandes villes, le rapport à l'eau est essentiel. Il s'agit même d'un vrai repère de territoire pour les habitants et autres usagers. D'un quartier à l'autre, la relation au fleuve n'est pas la même puisque nous ne vivons pas tous dans les mêmes vallées, plateaux ou coteaux, et selon leurs caractéristiques ou leurs orientations, nous habitons des paysages divers. Plus globalement, sur notre territoire, les clairières, forêts, terres agricoles se sont fixés et forgent la richesse des paysages et de notre environnement. Ainsi, le territoire constitue un patrimoine naturel déjà en place, qu'il convient de mettre en perspective pour donner aux habitants l'envie et le désir d'habiter, de pratiquer la ville.

Cette partie du projet d'aménagement et de développement durables, par **la prise en compte du contexte géographique et historique du territoire rennais**, visualise les nouvelles étapes d'évolution de la ville pour les 15 prochaines années, ainsi que la cohérence et les complémentarités des actions d'aménagement à mettre en œuvre pour répondre aux nouveaux besoins et attentes.

Les éléments qui fondent la structuration urbaine de la ville

La structure urbaine de la ville repose sur trois éléments. Tout d'abord, celui de son socle géographique dessiné par la présence des **trois vallées** : l'Ille, la Vilaine et le Blosne et qui détermine des entités paysagères fortes décrites ci-avant.

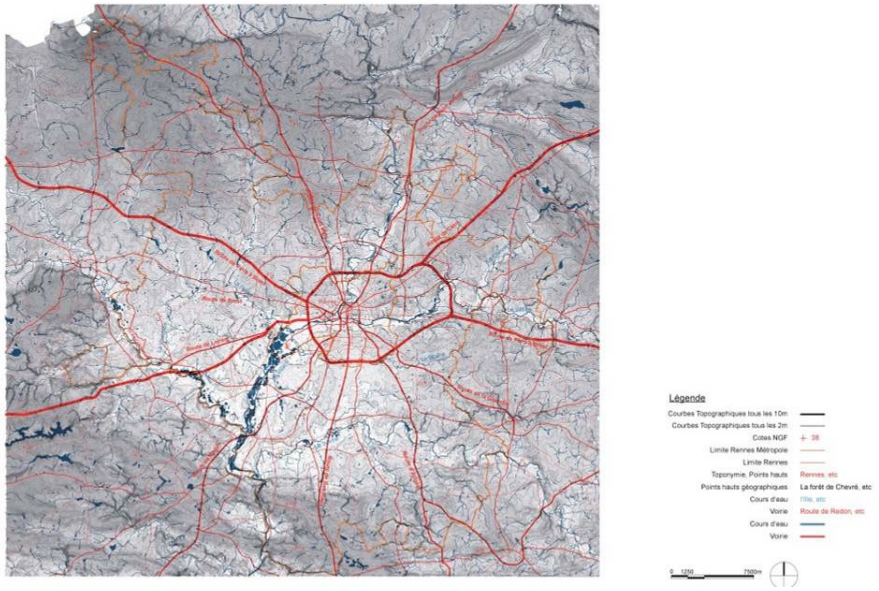




Puis, intervient **la trame verte et ses grands espaces naturels**, qui découlent du réseau hydrologique.

Enfin, le territoire rennais situé à la porte d'entrée de la Bretagne, est marqué par **sa situation de carrefour** où convergent les différents tracés routiers. Ces axes qui rayonnent en étoile depuis le centre-historique ont été le support du développement de l'urbanisation qui s'est fait par phases successives le long des nombreux faubourgs. D'autres grandes infrastructures comme les voies ferrées, le canal d'Ille et Rance ou la canalisation de la Vilaine, la rocade et demain le réseau métro-bus, participent également à la structuration du cœur de métropole mais aussi à la ville archipel.

Une lecture des infrastructures par le trafic



L'urbanisme radioconcentrique :
Développement à partir du centre vers la périphérie qui s'organise en cercles concentriques. Les axes rayonnant en étoile qui relie le centre à l'extérieur de la ville sont appelés avenues. Les grandes voies circulaires sont appelés boulevards.

Cette organisation urbaine existante, issue du contexte géographique et de l'histoire de la ville, préfigure les lieux de projets de demain et la valorisation des sites singuliers de la ville. Ces axes de projet déclinés ci-après, permettent de porter un nouveau regard sur le territoire. Ils découlent de situations différentes selon leur nature et leur influence sur la ville et forment des secteurs de cohérence spatiale dans lesquels s'inscriront et s'articuleront, les différents lieux de projets :

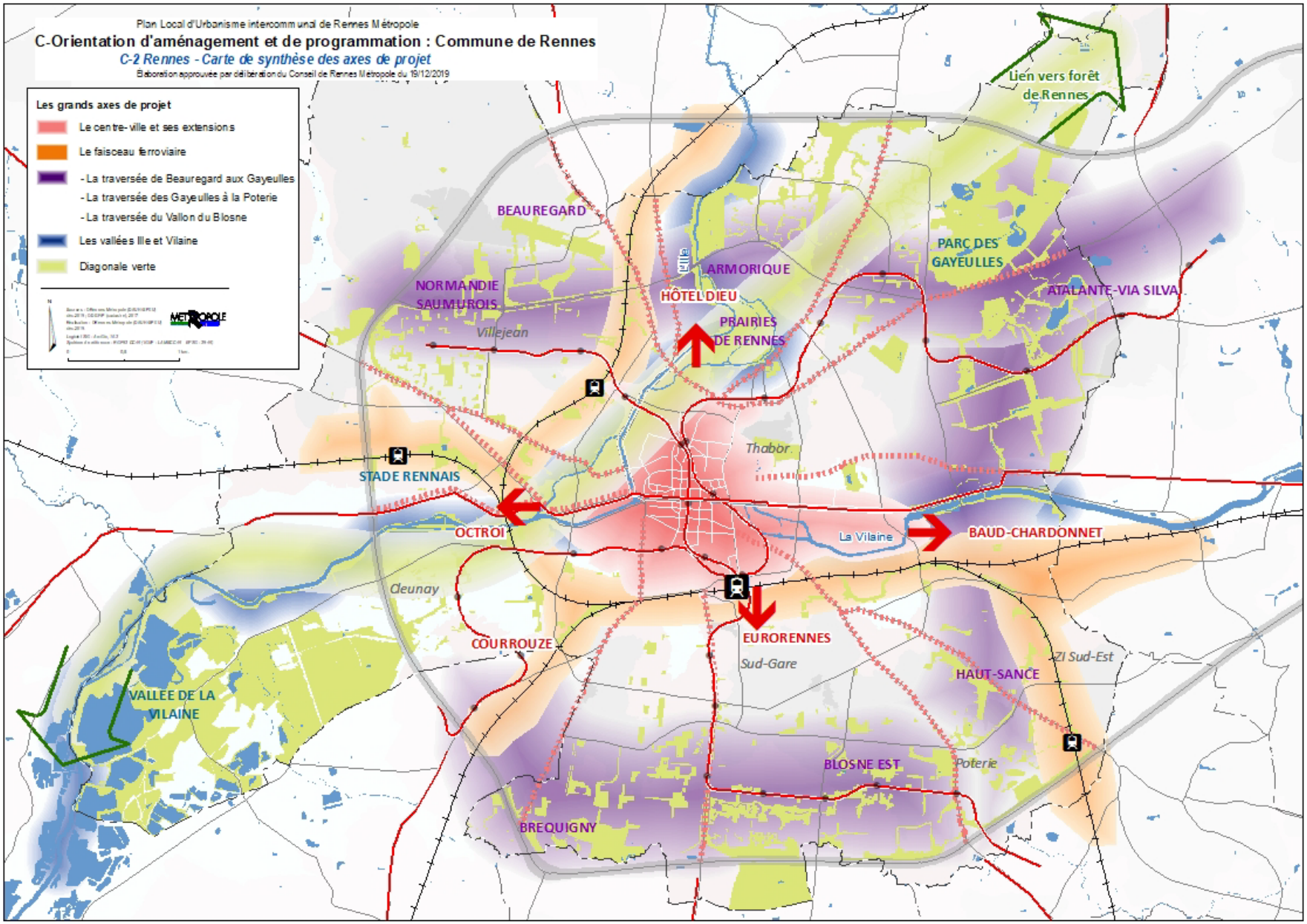
1. Un centre-ville à la confluence des vallées et à intensifier à partir du métro

2. Les faubourgs et entrées de ville

3. Les axes structurants de quartier

    - Les vallées de l'Ille et de la Vilaine
    - Les routes de coteaux autour du faisceau ferroviaire
    - Les trois grandes traversées :
        - d'ouest en est, de Beauregard aux Gayeulles
        - du nord au sud, des Gayeulles à la Poterie
        - le vallon du Blosne du quartier Sud

4. Les sites et points singuliers de la ville


Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole
C-Orientation d'aménagement et de programmation : Commune de Rennes
C-2 Rennes - Carte de synthèse des axes de projet
Elaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019
Les grands axes de projet
Le centre-ville et ses extensions
Le faisceau ferroviaire
- La traversée de Beauregard aux Gayeulles
- La traversée des Gayeulles à la Poterie
- La traversée du Vallon du Blosne
Les vallées Ille et Vilaine
Diagonale verte
Lien vers forêt de Rennes
BEAUREGARD
NORMANDIE SAUMUROIS
Villejean
Ille
ARMORIQUE
HÔTEL DIEU
PRAIRIES DE RENNES
PARC DES GAYEULLES
ATALANTE-VIA SILVA
Thabor
STADE RENNAIS
OCTROI
La Vilaine
BAUD-CHARDONNET
Cleunay
COURROUZE
EURORENNES
Sud-Gare
ZI Sud-Est
HAUT-SANCE
VALLEE DE LA VILAINE
BLOSNE EST
Poterie
BREQUIGNY

1. Un centre-ville à la confluence des vallées à intensifier depuis les stations de métro

Un centre-ville historique et géographique à révéler

Situé sur un carrefour fluvial et géographique, le centre-ville affirme son caractère de ruche urbaine. Il concentre sur cette partie de territoire une intensité d'usages autour d'un grand nombre d'activités diverses (commerciales, culturelles…) et un foisonnement de déplacements piétons et vélos autour du réseau de transport en commun. Mais il est surtout le narrateur de l'histoire de la ville. En effet, le centre-ville est le noyau historique installé sur les deux rives de la Vilaine canalisé. Les deux premières enceintes de la ville se sont fondées au nord de la Vilaine, sur les coteaux de la confluence de l'Ille et de la Vilaine. La troisième enceinte s'est étendue au sud de la Vilaine aujourd'hui réinvestie par le boulevard de la Liberté, sur son fond de vallée. C'est dans cette configuration d'une ville haute et basse que Robelin planifia les tracés actuels de la ville.

À l'échelle de la ville, le centre-ville représente une centralité forte où convergent les vallées, les tracés de faubourgs et rues structurantes, les cours d'eau et leurs grands axes de composition. Tout comme les autres quartiers rennais, **son tissu urbain s'intensifiera et se déploiera progressivement en lien avec les projets urbains mis en œuvre**. Les opérations du centre ancien permettront de **soutenir la réhabilitation des immeubles dégradés**. Chaque projet sera aussi l'occasion de renforcer la mise en valeur du patrimoine et d'en faire un atout pour son dynamisme. **L'Hôtel Dieu, de l'îlot Hoche, de l'Octroi, de la caserne Guillaudot ou de Pasteur, seront le support de l'intensification du centre-ville et de son extension progressive**.

Le réseau métro-bus comme vecteur d'une nouvelle approche de la ville

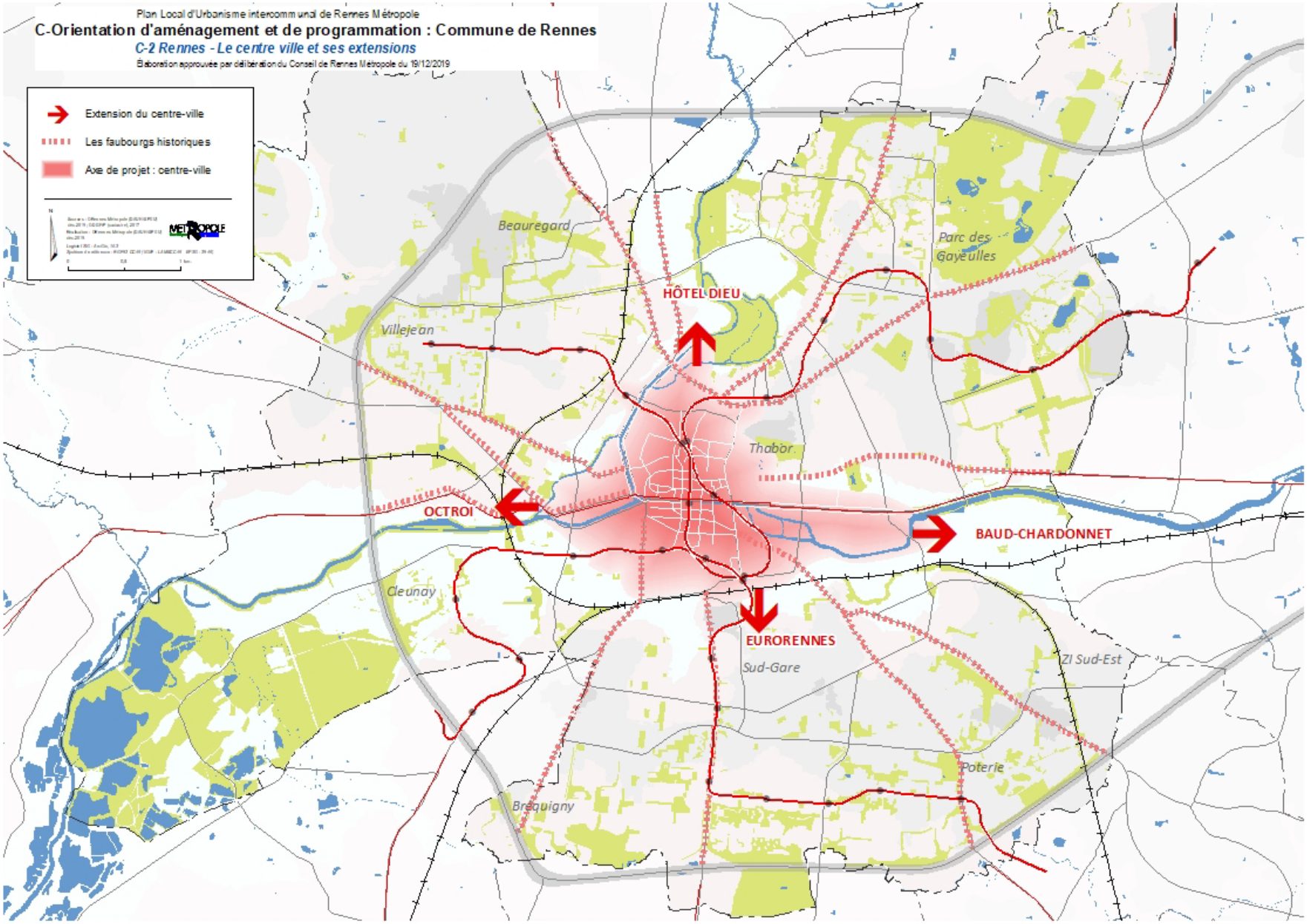
Le dynamisme du centre-ville passe par de nombreux attracteurs urbains. Demain, les opérations autour du pôle d'échanges multimodal de la gare et du faisceau ferroviaire, les projets patrimoniaux de l'Hôtel Dieu, de l'îlot Hoche ou de Pasteur ainsi que les projets autour de futures stations de métros (Jules Ferry, Saint-Anne, Saint-Germain, Colombier, Gare) permettant l'élargissement de ses franges.

Les projets urbains autour du métro constitueront des actions d'aménagement structurantes de la ville à l'horizon 2030. En effet, les stations de métro ne sont pas que de simples émergences techniques de transport, elles sont des lieux de polarités diverses, support de nouvelles urbanités. L'interaction entre le dessus et le dessous est à appréhender en lien avec le contexte de l'implantation de chacune des stations de métro. Penser les nouvelles mobilités urbaines avec le réseau métro-bus dans la ville permet d'induire de nouvelles pratiques et usages qui concourent à la qualité de vie et à la reconquête de nouveaux espaces publics à partager.

Parcourir le centre-ville à pied sera équivalent en temps à celui du parcours de la ville par le métro. Ainsi **le métro, depuis ses stations ou terminus, participe de l'extension et de la dynamisation du centre-ville par les nouvelles temporalités qu'il induit. De la même façon, le métro rapproche les pôles de quartiers péricentraux et périphériques. L'implantation dans ceux-ci, d'équipements ou de services concourent à la vie de proximité et contribue à leur dynamisme**. Cela génère une nouvelle façon de vivre la ville.

La performance actuelle de l'axe est-ouest rend pertinente une réflexion sur l'accueil à l'avenir, d'un mode de déplacement plus efficace sur l'itinéraire existant, en termes de capacité et de fréquence, accompagnant également des évolutions urbaines sur ses abords.

Les **parcs des Prairies de Rennes et de Baud-Chardonnet formeront de nouveaux attracteurs** urbains à l'échelle de la ville et créeront de véritables lieux de respiration qui bénéficieront à tous.

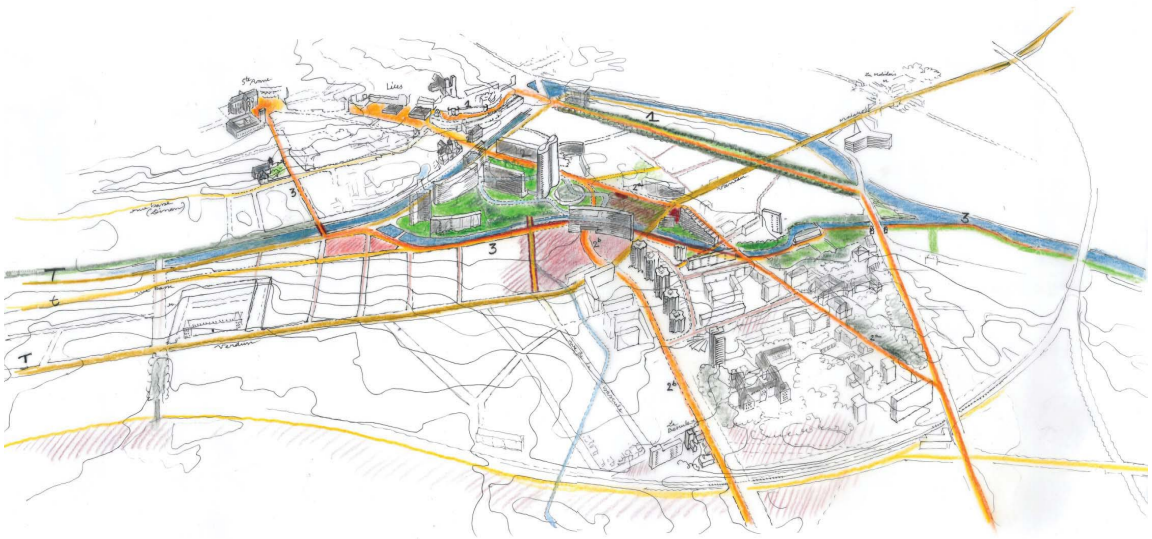

Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole
C-Orientation d'aménagement et de programmation : Commune de Rennes
C-2 Rennes - Le centre ville et ses extensions
Elaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019
Extension du centre-ville
Les faubourgs historiques
Axe de projet : centre-ville
Beauregard
Parc des Gayeulles
HÔTEL-DIEU
Villejean
Thabor
OCTROI
BAUD-CHARDONNET
Cleunay
EURORENNES
Sud-Gare
ZI Sud-Est
Poterie
Bréquigny

2. Les faubourgs historiques et les entrées de ville

La position géographique de la ville et son rôle de capitale régionale en font un nœud de communication structurant dans le réseau des villes du grand ouest et dans l'armature de la "ville-archipel". Cela se traduit par la présence de nombreux faubourgs tout autour du cœur de ville. Ceux-ci ont la potentialité de traverser toutes les strates de l'urbanisation de la ville dans le temps et de connaître de nombreuses évolutions par les fonctions et usages successifs qu'ils accueillent.

Une place particulière est ainsi donnée au rôle des faubourgs et des entrées de ville dans le projet urbain. Dans la continuité de l'urbanisation actuelle, le renouvellement urbain prendra une part importante le long de ces tracés historiques. Les faubourgs participent à la constitution de la ville de manière significative. Auparavant situés aux portes de la ville, les faubourgs parcourent les différents quartiers réalisés à travers le temps, partant du centre-ville vers la périphérie. Ils intègrent parfois des relais aux entrées de ville actuelles, localisées pour certaines au niveau de la rocade.

Ces axes accompagnent le développement de la ville, ce sont aussi des accroches urbaines et pôles de centralités pour les quartiers. Par exemple, la rue de Vern participe à coordonner, à faire le lien entre les quartiers situés à l'est et ceux situés au sud de la gare.



Dessin de V.Cornu, trois séquences de projet autour de la Confluence

Le croquis ci-avant, illustre à partir du cas de la confluence, la question des interfaces entre les différents éléments structurants de la ville, entre le cœur historique et ses périphéries : les faubourgs croisent simultanément des fonds de vallée, des coteaux et plateaux.

3. Les grands axes structurants de quartiers

Les vallées de l'Ille et de la Vilaine

Les vallées de Rennes s'appréhendent de différentes manières. Leurs qualités linéaires et leurs largeurs (épaisseurs) permettent de mettre en scène facilement des continuités urbaines qu'elles soient naturelles, bâties ou d'usages. Elles sont l'œuvre également de transformations hydrographiques liées aux épisodes de crues et à l'évolution des usages autour de l'eau à travers le temps.

Le rôle urbain des cours d'eau dans la ville ne se limite pas à leur passage, à l'intensification de leurs rives. L'eau a un rôle structurant et fondamental qui marque la forme de la ville et son histoire vécue. Partant du tracé originel de l'Ille et de la Vilaine. **Le PLUi vise à réactiver les grandes structures de la ville, infrastructures du canal, les parallèles au fleuve et au canal, les rues hautes et basses, les perpendiculaires à l'eau et les grands tracés (boulevard). Il s'agit de travailler dans l'épaisseur des cours d'eau en réinvestissant le lit mineur et le lit majeur et enfin en assumant les continuités des rives et leur reconquête via leur paysagement**. Le projet prend en compte les particularités de chaque lieu et valorise chaque situation.

La diagonale verte

Les vallées de l'Ille et de la Vilaine sont des entités paysagères qui fondent la géographie du territoire de Rennes. À l'intérieur de ces vallées, la ville s'inscrit dans un contexte paysager métropolitain entre la forêt et la vallée de Rennes. L'**enjeu du projet urbain pour demain est d'affirmer plus fortement cette continuité écologique et verte entre le sud-ouest et le nord-est de Rennes**. Cette **diagonale verte** se déploie le long de la Vilaine et de l'Ille puis s'affirme au niveau des Prairies de Rennes et se prolonge le long du canal Saint-Martin vers Saint-Grégoire, et par la coulée verte Patton. Elle rejoint ensuite les Gayeulles et la forêt de Rennes. Les Rennais pourront profiter de ces grands espaces tout autant que d'espaces verts de proximité. Le projet "Vallée de la Vilaine" aura comme objectifs de révéler des sites exceptionnels articulant de nombreux étangs et gravières méconnus des citoyens. Elle sera le support d'un itinéraire de promenade sur cette diagonale verte, que la collectivité souhaite également prolonger vers la forêt de Rennes.

La confluence de l'Ille et de la Vilaine

Rennes s'est construite sur le haut de la confluence de la Vilaine et de l'Ille. **Ces nœuds fluviaux constituent des lieux d'intensités à mettre en valeur**. La confluence de Rennes a une histoire forte ; elle relie plusieurs quartiers, le secteur Bourg-l'Évêque, le centre historique et le quartier Mabilais au sud. Nous pouvons y retrouver des ambiances urbaines et architecturales qui ont fortement évolué ces dernières années. Différentes opérations d'aménagement comme l'opération du mail et la Mabilais ont déjà permis de révéler cette partie de la ville avec plus de végétation, plus d'attention au paysage proche de celui de l'eau tout en préservant le caractère de faubourg des lieux et en soignant le rapport eau/ville. En constituant la colonne vertébrale de la partie sud de la confluence, le mail procède aussi bien d'un projet de paysage, d'une mise en scène de la confluence que d'assainissement visant à transformer les marais en prés. **Tous ces lieux de projets le long de la Vilaine et de l'Ille sont l'occasion d'œuvrer pour un accès plus facile à l'eau et pour une animation plus intense le long des berges et dans ces lieux de convergences entre l'urbain et la nature**. Le secteur Bourg-l'Évêque est un marqueur fort de la ville à la fois par l'échelle des bâtis et par son intégration sur l'île de la confluence, entre l'Ille et la Vilaine.

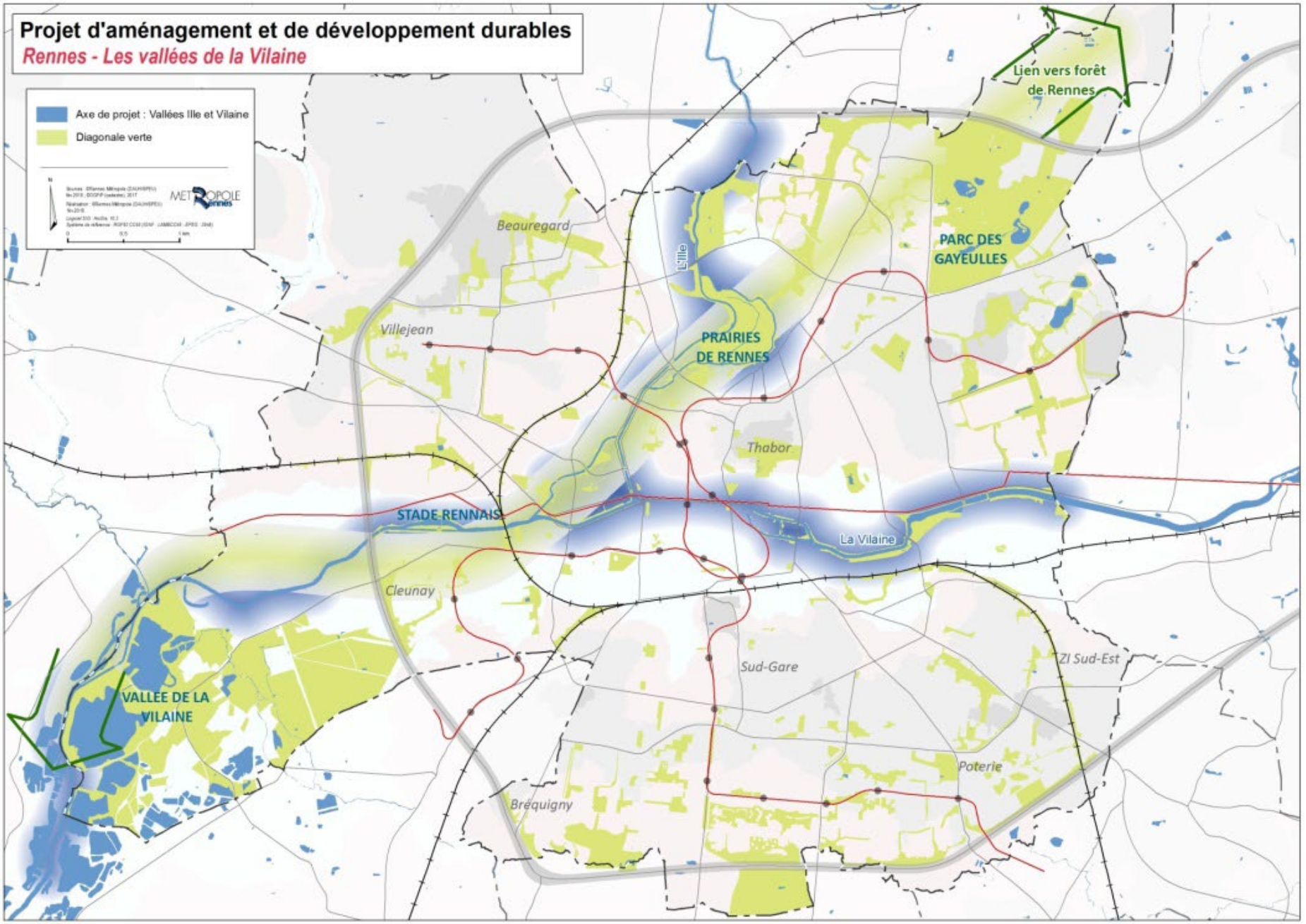
La confluence partage son lit entre le naturel et l'artificiel soit entre un cours d'eau spontané et le canal d'Ille et Rance, plus structurel. Son défluent est l'Ille qui sillonne de part et d'autre du canal sur cette partie de la ville. Ainsi, plusieurs paysages se conjuguent, un paysage caché en arrière, autour de l'Ille et un paysage ouvert plus structurel voire même patrimonial, le canal. Ces lieux autour des berges racontent plusieurs histoires, celles de son utilité en tant que transport de marchandises jusqu' au début du XX^{e} siècle, et celles de son caractère touristique et de plaisance à valoriser pour demain. Mais ils racontent également les modes de constructions d'infrastructures de grandes ampleurs par la rectification des tracés, la maîtrise et la gestion hydraulique de l'eau.

Aujourd'hui, des voies de circulations routières en deux fois deux voies ceinturent le canal réduisant fortement son espace de végétation et le rapport à l'eau notamment au niveau des quais de Lattre Tassigny et du boulevard de Chézy. D'ici à 2030, **la ville s'attachera à reconquérir ces berges. Il conviendra d'y interroger la place actuelle des voitures le long du canal afin de redonner plus d'importance à ces espaces naturels et au potentiel qu'ils apportent au cadre de vie des Rennais. Prendre en compte l'intérêt naturel de ces lieux permettra d'assurer la continuité de la diagonale verte, un meilleur équilibre ville/nature à cette confluence et de proposer de nouveaux itinéraires pour les modes actifs**.

Les îles et les méandres, des lieux singuliers à redécouvrir

La ville de Rennes s'inscrit dans un réseau hydrographique qui a évolué avec le temps par les différents actes d'aménagement mis en œuvre, d'assainissement des quartiers et de canalisation de l'eau en lien avec les besoins de développement de la ville. **Ainsi, plusieurs ruisseaux disparus aujourd'hui ou dont le cours a été modifié font apparaître un ensemble d'îles qui sillonnent les fonds de vallée. Bourg l'Évêque, les Prairies Saint-Martin, Baud Chardonnet, Alphonse Guérin, Jean Coquelin, Saint-Hélier, sont des sites ceinturés de méandres. Ce sont des morceaux de territoire en arrière-plan de la ville comme des pépites à redécouvrir**. Ils font partie des sites de projet à faire émerger dans les décennies à venir. À titre d'exemple, citons les lieux singuliers comme les Grands Moulins de Rennes intégrés dans un cadre naturel et végétal de qualité, qui offrent aux habitants un cadre paysager d'exception.

L'hydrographie a ainsi façonné ces lieux si particuliers. D'anciens bras de la Vilaine aujourd'hui disparus continuent à fabriquer ce paysage de fond de vallée. C'est un paysage constitué de différents patrimoines notamment les équipements fluviaux et industriels liés aux activités de l'eau.


Projet d'aménagement et de développement durables
Rennes - Les vallées de la Vilaine
Axe de projet : Vallées Ille et Vilaine
Diagonale verte
Lien vers forêt de Rennes
Beauregard
L'Ille
PARC DES GAYEULLES
Villejean
PRAIRIES DE RENNES
Thabor
STADE RENNAIS
La Vilaine
Cleunay
Sud-Gare
ZI Sud-Est
VALLEE DE LA VILAINE
Poterie
Bréquigny

Les routes de coteaux autour du faisceau ferroviaire

Rennes a le privilège par sa situation géographique et son rôle de capitale, d'être au cœur d'une étoile ferroviaire. Celle-ci irrigue en profondeur la Bretagne et le territoire métropolitain. Elle participe aux échanges entre la ville-centre et le reste du territoire.

Néanmoins, la voie ferroviaire est un long linéaire qui forme une importante coupure dans l'articulation des quartiers périphériques au centre ancien. Elle constitue simultanément un lien potentiel pour les quartiers concernés. En surplomb sur la ville, les voies ferrées offrent alternativement en fonction des séquences, des ouvertures ou des fermetures sur le paysage. Telles des routes côtières, le long de la Vilaine et du canal d'Ille et Rance, elles participent de l'image et de la structuration de la ville. **Les nouveaux projets autour de ces coteaux seront l'occasion de recréer des liens urbains entre des secteurs aujourd'hui isolés, d'organiser les traversées de ces infrastructures, de retravailler les coutures entre les tissus d'hier et aujourd'hui et d'ouvrir le paysage sur la ville. Ils contribueront également à intensifier certaines franges du centre-ville permettant ainsi de préparer les évolutions urbaines de demain**.

Deux grandes routes côtières émergent :

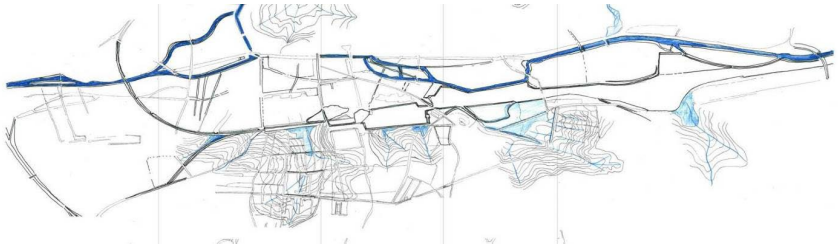
- Des coteaux du Landry à Villeneuve-Madeleine sur la vallée de la Vilaine
- Des coteaux de la Touche à Coëtlogon entre la vallée de la Vilaine et la vallée de l'Ille

La route des coteaux du Landry à Villeneuve-Madeleine sur la vallée de la Vilaine

Cette route côtière est formée par l'axe ferroviaire qui parcourt le sud de la Vilaine.

Cet axe s'organise autour du pôle central de la gare. L'opération EuroRennes en cours de réalisation, donnera demain un nouveau visage au quartier, affirmant un positionnement stratégique en cœur de métropole. L'aménagement du pôle d'échanges multimodal et la création d'un nouveau pont sur la voie ferrée rétabliront le lien entre le nord et le sud de la ville. **Il s'agira de part et d'autre de l'axe, d'organiser un réseau de liaisons et de cheminements vers les différentes traversées. Les sites du technicentre, de Jean Coquelin, le square Louis Armand, Auguste Pavie, et la caserne Guines Foch, situés en balcon sur la vallée de la Vilaine, représentent des lieux importants en cœur de ville sur lesquelles des mutations urbaines sont à attendre demain. Les interventions sur ces sites seront l'occasion de valoriser les paysages en vis-à-vis de la voie ferroviaire mais aussi de reconquérir les berges de la Vilaine non encore accessibles**. Les aménagements se prolongeront à l'ouest avec la poursuite de la Courrouze et à l'est avec l'axe des Gares au sud de Baud-Chardonnet, celui-ci permettra de relier ce quartier au pôle d'échanges multimodal et de désenclaver les anciens sites d'activités à reconquérir.

Au sud-est, la voie ferrée scinde les quartiers pavillonnaires et la ZI Sud-Est d'où les enjeux d'y recréer aussi des perméabilités et d'y reconquérir les franges ferroviaires en vue de prolonger une coulée verte support de liaisons douces et de nouvelles dessertes, qui permettront à terme de rejoindre le cœur de ville. Le pôle d'échanges de la Poterie sera lui aussi intensifié.



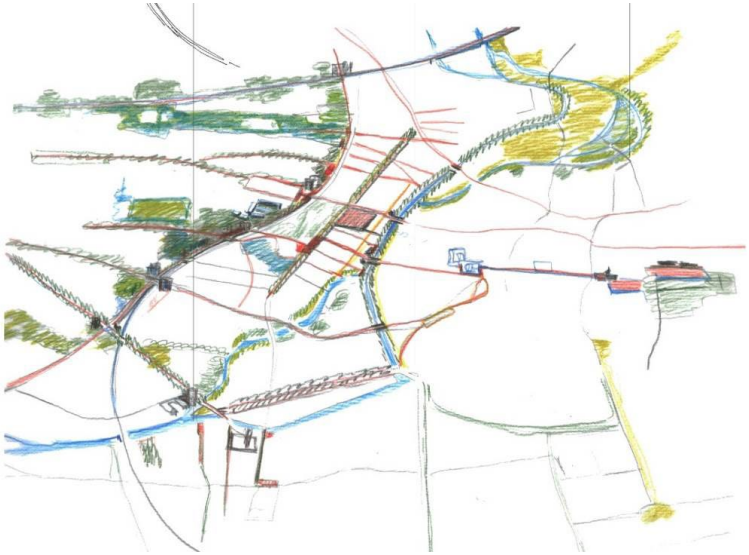
Représentation de l'infrastructure gare de Rennes et de ses talwegs, Dessin C.Delmar

La route des coteaux de la Touche à Coëtlogon entre la vallée de l'Ille et la vallée de la Vilaine

Les coteaux de la vallée de l'Ille forment un second axe de projet organisé autour de la halte ferroviaire Pontchaillou.

La requalification de la halte Pontchaillou et le pôle de quartier de l'ancienne caserne Mac Mahon ont déjà permis de renforcer la connexion au centre-ville du pôle hospitalier, du campus universitaire et du pôle administratif de Beauregard, auparavant isolés du reste de la ville par la coupure de la voie ferrée et de dynamiser ce secteur. La lisibilité et l'accessibilité à ce pôle d'attractivité majeur sont essentielles, aussi le projet urbain Rennes 2030 prendra en compte à la fois, **les enjeux de confortation du site hospitalier Pontchaillou, des sites universitaires ainsi que l'aménagement des secteurs Dordain et Antoine Joly. Il favorisera également l'accroche du quartier de Beauregard aux infrastructures de transport en commun (métro et train). Les interfaces de ce pôle à l'avenue Charles Tillon et ses prolongements vers l'est de la ville seront nécessaires afin de favoriser les continuités urbaines et d'accès depuis la périphérie de la ville et notamment la rocade**.

Plus au nord, **le lien entre Beauregard et le canal d'Ille est à rétablir** via la recomposition de l'extrémité sud de la ZI nord, en particulier des secteurs de la Donelière et de Gros Malhon.



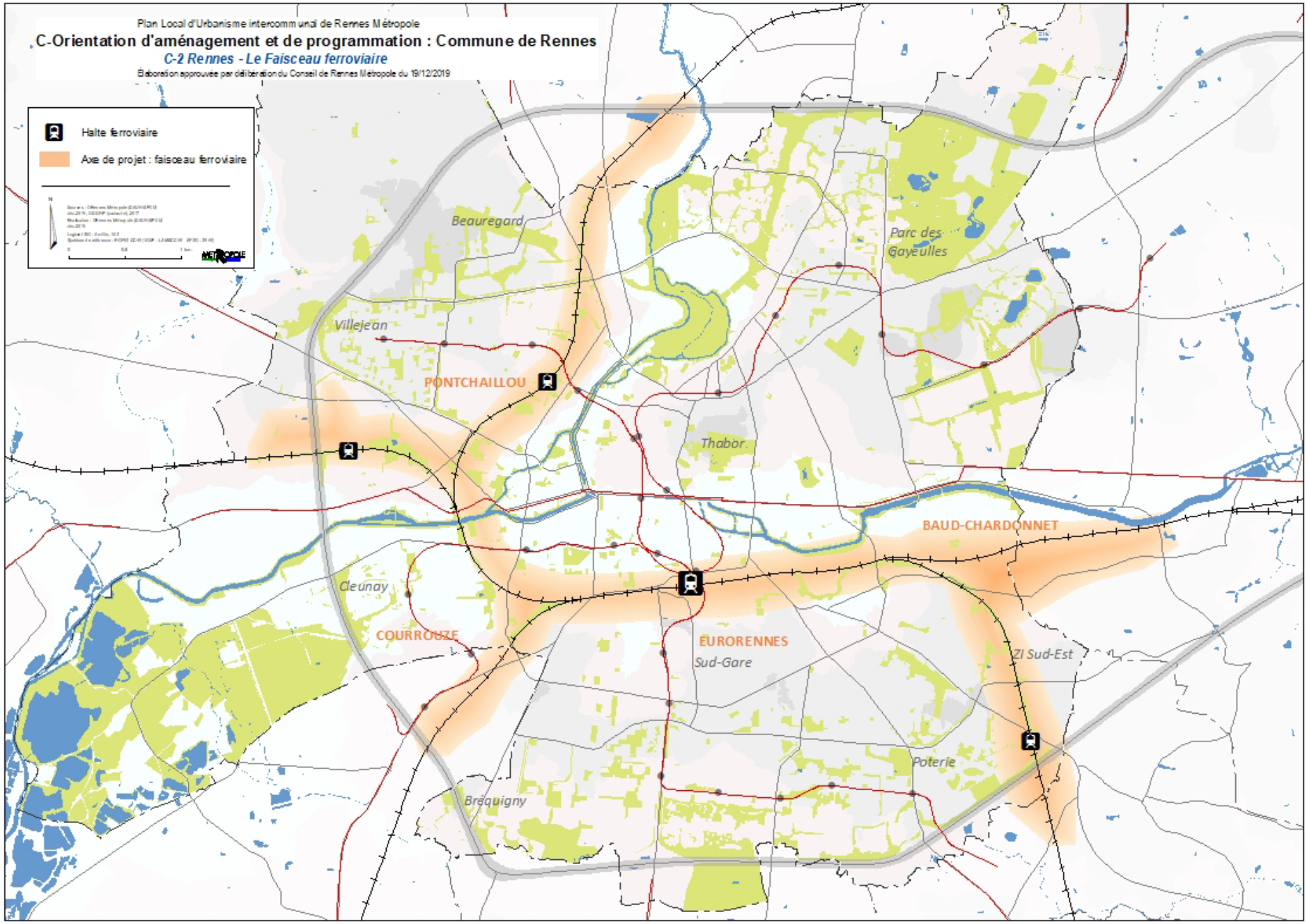
Représentation des coteaux de la Touche en lien avec la Vallée de l'Ille, C.Delmar/V.Cornu

Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

C-Orientation d'aménagement et de programmation : Commune de Rennes

C-2 Rennes - Le Faisceau ferroviaire

Elaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019



Les trois grandes traversées : de Beauregard aux Gayeulles, des Gayeulles à la Poterie, le vallon du Blosne au sud

Ces deux grandes traversées urbaines sont à l'articulation des grandes entités paysagères : plateaux, coteaux et fonds de vallée. Par ailleurs, elles croisent les Vallées de l'Ille et de la Vilaine, lesquels constituent des lieux de projets structurants pour demain. Au-delà d'un rôle purement fonctionnel, elles permettent de comprendre la ville dans son ensemble, de s'y repérer et de mettre en relation les rives. Il convient donc de les replacer dans une dynamique paysagère d'ensemble. Au-delà des paysages de proximité, les traversées constituent des franchissements des vallées et en même temps des liens potentiels essentiels. Comment passe-t-on de la rive gauche à la rive droite dans ces vallées ? Que retrouve-t-on comme qualités urbaines et paysagères sur chaque versant ? Comment affirmer demain de nouvelles urbanités ?

D'ouest en est : de Beauregard aux Gayeulles

Au nord de la ville, l'axe Charles Tillon-Armorique est une infrastructure forte qui relie d'ouest en est les plateaux de Beauregard et des Gayeulles. Cet axe a vocation à évoluer dans ses fonctions urbaines, ce n'est plus seulement un axe de circulation, c'est aussi un vecteur d'intensité urbaine et un fil pour relier les différents quartiers desservis

Le projet urbain propose de **retrouver de nouvelles transversalités douces le long de cet axe afin de le rendre plus poreux vis-à-vis des quartiers implantés de part et d'autre et de créer des percées visuelles entre le nord et le sud**. Le projet urbain s'attachera à donner un cadre plus urbain à l'ensemble et à réorienter l'implantation des futures opérations de construction. Les mutations le long de l'axe pourront s'engager dans le prolongement des opérations de renouvellement urbain amorcées sur les secteurs Normandie-Saumurois, Beauregard et ses prolongements sur Gros-Malhon, Armorique et Plaisance à l'ouest, et Maurepas-Gayeulles et Gros-Chêne à l'est, de les ouvrir sur le canal d'Ille et Rance et les grands axes verts structurants. Tout en s'appuyant sur la structure paysagère, il s'agira notamment de mettre en continuité ces différents secteurs résidentiels, de redéfinir la place des modes doux et le rapport entre espace public et espace bâti.

Il convient aussi de redéfinir des liens entre les plateaux et le fond de vallée de l'Ille. **À l'ouest, l'enjeu est de raccrocher Beauregard au canal de l'Ille et d'ouvrir la ville vers le secteur du grand Breil. À l'est, il s'agit de renouer la vallée de l'Ille via les quartiers Maurepas Patton aux Gayeulles et au-delà vers l'écocité ViaSilva et la forêt de Rennes**.

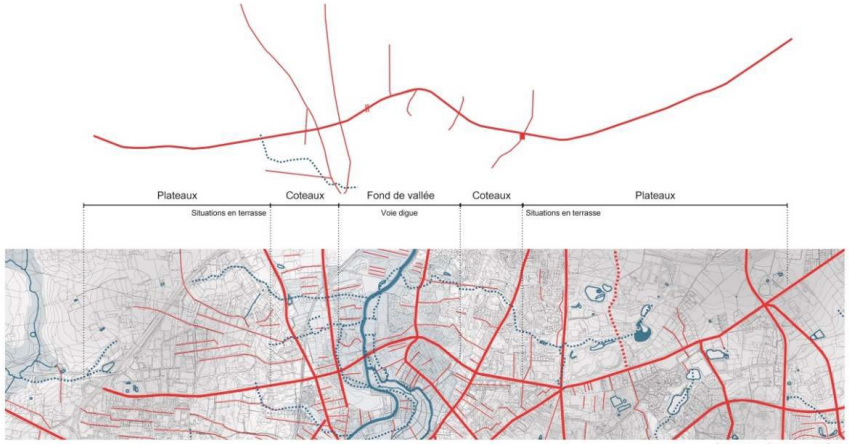


Schéma de la traversée est-ouest, C. Delmar

Du nord au sud : des Gayeulles à la Poterie

Cette seconde traversée, très segmentée, à l'est de la ville, est interrogée dans son rapport entre la rive gauche et la rive droite de la Vilaine. Elle remet en perspective un morceau de territoire désuni, formé d'une juxtaposition de grandes emprises souvent institutionnelles, sans lien entre elles. Cette discontinuité est accentuée par la rupture de la voie ferrée et l'île de Baud-Chardonnet. Cet axe est composé de deux plateaux qui offrent des vues paysagères remarquables sur la vallée de la Vilaine.

Situé à l'épicentre de cet axe nord-sud, en fond de vallée, le quartier Baud-Chardonnet, tout en valorisant les rives de la Vilaine et en offrant de nouveaux accès l'eau, amorcera un renouveau et créera à terme une véritable accroche entre le nord et le sud. **De part et d'autre de cette polarité majeure en devenir, le projet urbain s'attachera à renforcer la traversée depuis Beaulieu vers la Poterie et à créer de nouveaux liens entre les différents quartiers**.

Au nord-est la Croix Verte, le parc des Gayeulles et la présence de l'eau (étangs des Gayeulles, des Longs-Champs, ruisseau de la Piltetière) structurent le territoire. **Il s'agira de révéler ce potentiel naturel par la mise en valeur des espaces verts structurants et de la trame bleue. Au nord-est, le projet urbain portera également une attention à une meilleure porosité piétonne entre les nombreuses emprises institutionnelles et à leur accroche aux futures stations de métro Joliot-Curie et Beaulieu-Université. Le site universitaire de Beaulieu et ceux du centre hospitalier Guillaume Régnier constitueront des lieux majeurs de la dynamisation de ces grands secteurs d'équipements en interface avec les quartiers résidentiels**.

Au sud-est, **les emprises disponibles le long de la voie ferrée offriront potentiellement des opportunités pour développer une véritable coulée verte dans ce quadrant et mieux relier ces secteurs. Par ailleurs, la valorisation des franges industrielles tel que l'avenue du Haut-Sancé, le site du Noyer et du Landry pourra permettre de redynamiser le secteur d'activités de la ZI Sud-Est**.

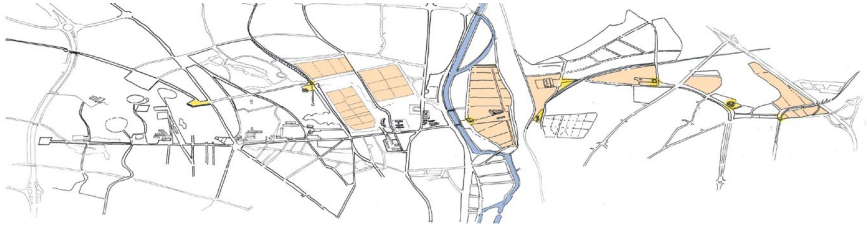


Schéma de la traversée est de la ville, C.Delmar/V.Cornu

Le vallon du Blosne du quartier Sud

Le vallon du Blosne s'inscrit dans le sud du territoire rennais, à la limite de la rocade sud de Rennes. Le Blosne façonne le territoire par son fond de vallée et par le paysage qu'il produit. Un réseau vert constitué irrigue le vallon et le caractérise ainsi en paysage bocager structurant. La vallée du Blosne a cependant perdu ses connexions avec les espaces agro-naturels. **Le projet urbain Rennes 2030 s'attachera donc à révéler sa présence dans la ville**.

À l'échelle supra-communale, le vallon du Blosne relie le Bois de Soeuvres au sud-est à la vallée de la Vilaine au sud-ouest. À l'échelle des quartiers, il vient en complément du parc en réseau du Blosne, du parc de Bréquigny et du parc des Hautes-Ourmes.

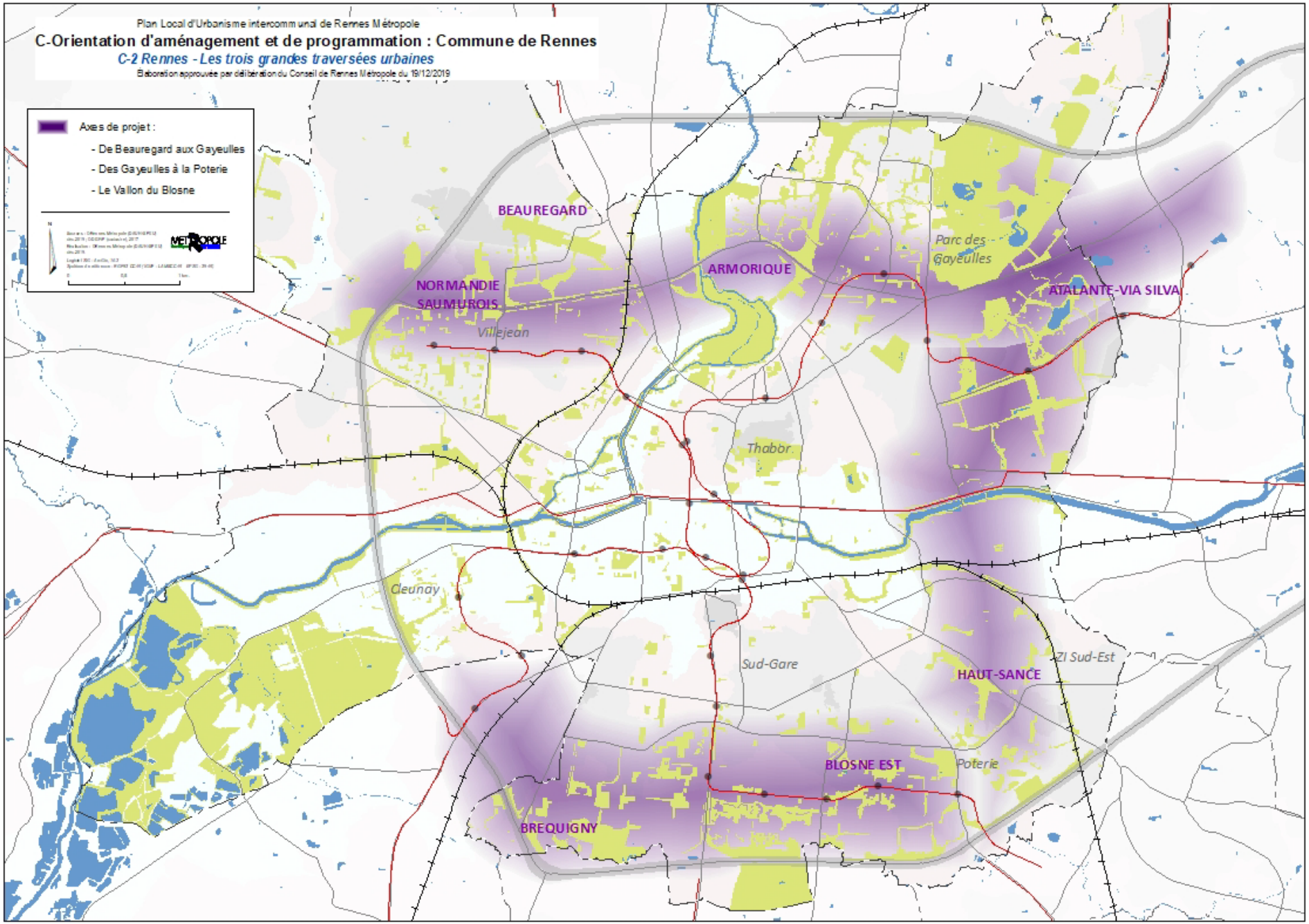
Le réseau de parcs du vallon du Blosne constitue également une traversée est-ouest essentielle entre les quartiers du Blosne et de Bréquigny. Au centre de ce vallon, le mail de l'avenue Henri Fréville constitue à la fois une armature viaire très présente mais aussi une coulée verte qui offre une perspective vers le centre-ville. Son rôle majeur d'entrée de ville en fait également un lieu d'intensification urbaine pour la ville de demain.

Les enjeux autour de cet axe de projet sont d'organiser l'armature des parcs pour les relier entre eux et d'accompagner le renouvellement et la dynamisation des quartiers sud de la ville en accroche avec l'axe Henri Fréville.

Ce processus s'engagera à l'est avec la mise en œuvre de la ZAC Blosne Est puis Blosne Ouest. L'aménagement du quartier qui vise la création de nouveaux logements, le renouvellement du parc existant et l'accueil de nouvelles fonctions, **viendra également renforcer les potentiels naturels du site en mettant en réseau les espaces verts de proximité, tel un grand parc linéaire traversant**.

À l'ouest, les restructurations autour de l'emprise du lycée Bréquigny viseront à connecter le secteur des Clôteaux à l'avenue Henri Fréville via le quartier Bréquigny **en facilitant les perméabilités, l'aménagement de nouvelles liaisons piétonnes et l'organisation des liens vers les stations de métro. L'armature verte très présente sera le vecteur de ces nouveaux usages favorisant un rapprochement des différents quartiers**.

Au niveau supra-communal, le projet urbain portera une réflexion sur les connexions naturelles à assurer depuis la vallée de la Vilaine jusqu'au bois de Soeuvres de manière à garder une cohérence d'ensemble des espaces naturels et des continuités paysagères.

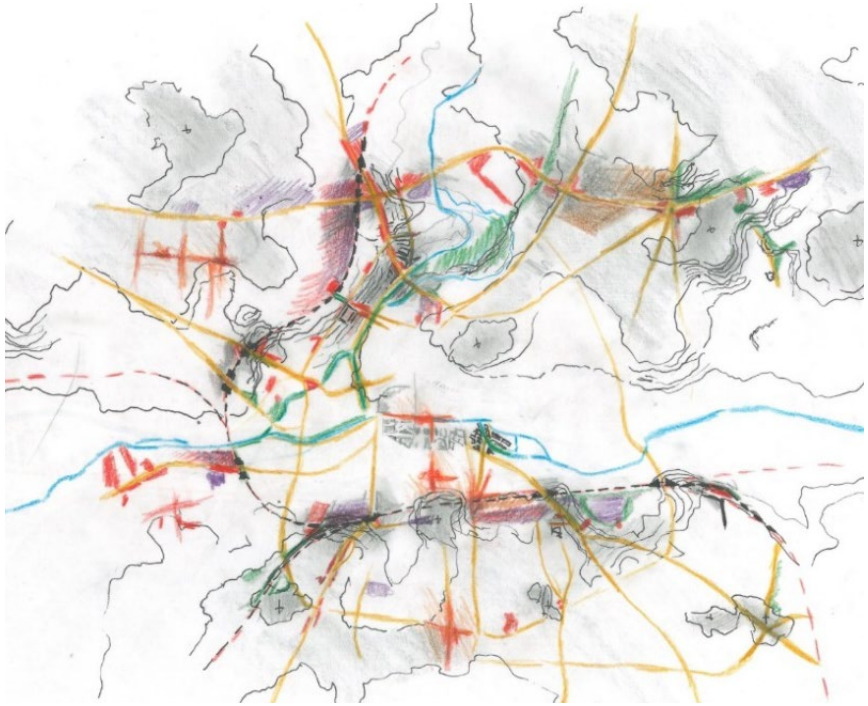

Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole
C-Orientation d'aménagement et de programmation : Commune de Rennes
C-2 Rennes - Les trois grandes traversées urbaines
Elaboration approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/12/2019
Axes de projet :
- De Beauregard aux Gayeulles
- Des Gayeulles à la Poterie
- Le Vallon du Blosne
BEAUREGARD
NORMANDIE SAUMUROIS
ARMORIQUE
Parc des Gayeulles
ATALANTE-VIA SILVA
Villejean
Thabor
Cleunay
Sud-Gare
ZI Sud-Est
HAUT-SANCE
BLOSNE EST
Poterie
BREQUIGNY

4. Les sites et lieux singuliers dans la ville

En s'épanouissant au fil des siècles, la ville a fabriqué des lieux divers et variés qui participent chacun à leur manière au cadre de vie des Rennais et de l'identité de la ville. Issus de la structure historique et géographique de la ville, il est souhaité porter un regard singulier sur certains lieux stratégiques qui irriguent tous les quartiers de la ville. Ces sites sont aussi structurants que les axes de projets, ils marquent et ponctuent la ville.

Les lieux singuliers se trouvent à la conjonction de plusieurs situations qui entrent en résonance : la topographie, la géographie, l'histoire, la symbolique des lieux, les contraintes urbaines, les caractéristiques foncières… Ils peuvent se situer sur un croisement entre faubourgs et grandes avenues, sur un point haut ou bas de la ville, au niveau de certains franchissements ou constituer des lieux de mémoire ou de repère important dans la ville.

Les qualités intrinsèques de chaque lieu singulier sont à prendre en compte dans leurs évolutions. Dans cette logique, ils constituent des sites à révéler, à valoriser ou à intensifier. Dans chaque cas de figure, ces lieux participent à la dynamique du projet urbain. Une attention particulière est portée sur leurs potentiels urbanisables et à leur rôle dans la trame urbaine de la ville.



Les sites et lieux singuliers, C.Delmar/V.Cornu

Partie 1.4 La mise en œuvre du projet urbain

1. Un développement de la ville fondé essentiellement sur le renouvellement urbain et la préservation des espaces naturels et agricoles

Quelques éléments de constat

Depuis 2001, la ville s'est déjà fortement inscrite dans une logique de lutte contre l'étalement urbain en consommant moins de 20 ha d'espaces agricoles et naturels.

80 % de la ville évolue selon un processus de densification et de renouvellement urbain.

Rennes conserve ainsi environ un tiers de zones naturelles et agricoles sur le territoire communal.

Les objectifs

Le développement de la ville se poursuivra essentiellement au travers d'actions d'intensification des tissus bâtis ou d'opérations de renouvellement urbain dans l'objectif de préserver les espaces agricoles et naturels.
La mise en œuvre du nouveau projet urbain prévoit la réalisation d'environ 1 500 logements par an dont plus de 95 % se feront en renouvellement urbain.
Le SCoT fixe un potentiel maximal de consommation des espaces agricoles et naturels de 70 hectares en secteur urbain mixte et 150 ha en secteur d'activités, soit 220 ha à l'échéance 2030.
Il est proposé que l'objectif de modération de cette consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain du nouveau PLUi corresponde à moins de 70% du potentiel du SCoT, soit environ 150 ha.
Cet objectif est ambitieux puisqu'il est fixé à 2035 soit 5 ans de plus que l'échéance du SCoT et répond à un objectif d'accueil de nouveaux habitants, cohérent avec la trajectoire démographique de la métropole.

2. Une réalisation par étapes

Le projet urbain se met en œuvre essentiellement via des **opérations d'aménagement d'initiative publique** qui s'inscrivent dans la géographie de la ville et qui contribuent à sa structuration. La **réalisation des grands équipements** participe également pour leur caractère fédérateur à la mise en œuvre de celui-ci. Les **projets d'initiative privée** contribuent tout autant au projet urbain d'ensemble en proposant toutefois des opérations ou constructions plus diffuses dans les quartiers. Ils sont souvent positionnés sur les anciens tracés ou sur les axes structurants qui maillent l'ensemble de la ville. Ces diverses mutations contribuent aussi à la consolidation des faubourgs. Plus globalement, **l'évolution du bâti pour son adaptation aux besoins et aux nouveaux usages ainsi que les réhabilitations** à conduire devraient permettre de continuer à conforter les quartiers de la ville, en prenant en compte de nouveaux objectifs liés à l'histoire et la géographie des lieux.

Le projet urbain se réalisera en grandes étapes et prendra appui sur les différents lieux de projets d'ores et déjà identifiés. Ces sites opérationnels ou potentiels s'inscrivent dans les dynamiques souhaitées pour les grands axes de projets déclinés ci-dessus et visent à répondre aux grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

2015 - 2020 : La réalisation des grands projets qui marquent une étape clé du développement de la ville

L'accès à l'eau et à la nature : liens aux grands espaces naturels, trame verte et bleue, vallée de la Vilaine, Prairies de Rennes

Les habitants pourront demain profiter davantage de grands espaces sauvages et naturels. Les **Prairies de Rennes** sont une respiration en plein cœur de ville qui doit bénéficier à tous. Situé entre les coteaux de Coëtlogon et les coteaux de Fougères, cet aménagement participera de la structuration de la trame des espaces verts de la ville et sera avec le canal de l'Ille, un des maillons essentiel de la diagonale verte entre la forêt de Rennes et la Vallée de la Vilaine. La **vallée de la Vilaine** sera également un des poumons verts de loisirs et de promenade pour les rennais dès 2020. Situé au sud-ouest de la ville, dans la vallée de la Vilaine et dans un paysage riche par la présence de l'eau (canal et nombreux étangs), cette opération s'inscrit dans la valorisation d'un patrimoine naturel, accessible à tous car proche de la ville.

Le rayonnement de la capitale régionale : le pôle d'échanges multimodal, EuroRennes et ses prolongements (Madeleine, Brasserie St-Hélier), la Cité Internationale, le centre des congrès

Située en fond de vallée et à la limite des coteaux sud Villeneuve et Sainte-Thérèse, la **nouvelle gare** de demain créera un nouveau cœur de quartier vivant nuit et jour, contribuant à **l'intensification du centre-ville et aux liens avec les quartiers sud de la gare**. Celle-ci génèrera une reconquête des franges libérées progressivement des activités ferroviaires industrielles délocalisées.

La dynamisation et l'étirement du centre-ville : Centre ancien, Portes Mordelaises, Ilot de l'Octroi, Hôtel Dieu, Cochardière, Caserne Guillaudot, Pasteur, Antrain, Ilot Hoche, Jules Ferry

Le centre-ville est composé d'ensemble patrimoniaux qu'il est important de valoriser. Chaque projet sera l'occasion de **renforcer les liens patrimoniaux qui le composent et d'en faire un atout pour son dynamisme**. C'est à travers les futurs projets que le centre-ville mue et se redynamise.

De nouveaux quartiers apparaissent où se poursuivent : Baud-Chardonnet, Beauregard, La Courrouze, Armorique, Plaisance

Dans les nouveaux quartiers, deux grandes opérations apparaissent sur les plateaux de la ville. Le plateau de Beauregard, autrefois occupé par de espaces agricoles maillés de nombreuses haies bocagères marquant les limites de champs cultivés, laisse place à un quartier d'ampleur. L'opération de **Beauregard** est emblématique des extensions urbaines de Rennes. La fin des constructions prévue en 2025 aboutira à l'achèvement de la troisième phase d'aménagement du site et marquera l'accueil sur près de 30 ans de plus de 12 000 habitants dans ce nouveau quartier. La perspective de son accroche au canal d'Ille et Rance constitue une nouvelle perspective pour demain.

Le plateau de la **Courrouze**, fait place à un tout autre quartier au sud-ouest de la ville. Se substituant à une zone militaire, le quartier de la Courrouze marque la jonction entre les quartiers de Villeneuve, Bréquigny, Champs Manceaux, Clôteaux et quartiers de Cleunay.

Inscrit comme une île entre les voies ferrées et la Vilaine, le nouveau quartier **Baud-Chardonnet** participe à la valorisation des fonds de vallée. À une autre échelle, les opérations **Plaisance et Armorique** constituent également des opérations de valorisation du méandre de l'Ille qui apporteront un dynamisme à ces quartiers moins peuplés, moins dynamiques parce qu'il y a eu peu de constructions récentes. Construire dans ces quartiers des ensembles collectifs permet d'apporter de la diversité urbaine et des équipements nouveaux. Habiter la Vilaine et l'Ille, c'est aussi habiter un cadre paysager de qualité.

Le renouvellement urbain des quartiers : Blosne Est et Blosne Ouest, Normandie-Saumurois, Maurepas-Gayeulles – Gros Chêne

Depuis les années 80, la ville de Rennes mène une politique de renouvellement urbain afin de mener de front les problématiques urbaines, économiques et sociales des quartiers prioritaires de la ville. Ils sont situés dans des tissus de grands ensembles sur les coteaux de la rive est de l'Ille pour **Gros-Chêne et Maurepas Gayeulles**, sur le plateau de Villejean-Beauregard pour **Normandie-Saumurois** et du bas du coteau du vallon du **Blosne** pour le quartier du Blosne. Chaque quartier à ses propres enjeux urbains mais il s'agit pour tous de créer des liens avec les autres quartiers de la ville, en s'appuyant notamment sur les lignes de métro a et b.

L'accompagnement de la seconde ligne de métro

Au nord : Saint-Germain, Sainte-Anne, Jules Ferry, boulevard de Vitré, Beaulieu, Atalante… vers Cesson-Sévigné

La seconde ligne de métro traversera la ville du sud-ouest au nord-est et viendra ainsi compléter l'offre de desserte de la ligne a du métro. Dans la démarche de bien prendre en compte les enjeux de développement durable, **cette seconde ligne composée de 15 stations et de 3 parcs relais en synergie avec la première ligne améliorera l'accessibilité à la ville-centre depuis les quartiers périphériques**. Elle offrira simultanément une mobilité avec un réseau de transport collectif attractif et performant pour tous et sera une alternative crédible à la voiture.

La station Jules Ferry appuiera l'extension du centre-ville au nord alors que les stations de Beaulieu et de Vitré permettront de relier les différents sites d'enseignement présents à l'est de la ville au centre-ville et aux autres pôles d'enseignement à l'ouest, tel que Villejean et les différentes écoles d'enseignement. Ainsi, l'ensemble des pôles universitaires seront reliés entre eux par les deux lignes de métro rennaises.

Au nord-est, le métro desservira également la zone Atalante de Beaulieu et le nouveau quartier ViaSilva. La station de métro Cesson-ViaSilva deviendra un véritable pôle d'échanges multimodal connecté à une gare de bus et à un parking relais.

Au sud : Gare, Colombier, Arsenal-Redon, Cleunay… vers Saint-Jacques-de-la-Lande

Les stations Gare et Colombier seront des appuis essentiels au déploiement du centre-ville vers le sud de la ville et dans un même temps une liaison facile depuis la gare vers les commerces du centre-ville. Les stations Arsenal-Redon, Cleunay et de La Courrouze insuffleront une nouvelle dynamique pour ces quartiers tout en les rapprochant du centre-ville. Les liens avec Saint-Jacques-de-la-Lande seront également renforcés avec la station Saint-Jacques-Gaité. **Chaque aménagement de station de métro apportera un point de repère et d'intensité urbaine pour le développement et la vie de ces quartiers. Cette infrastructure permet**

l'aménagement de nouveaux espaces publics au-delà de la question des déplacements et des transports.

2020-2035 : Une ville qui s'affirme comme métropole-capitale

Le rayonnement de la capitale régionale : la restructuration du site hospitalier de Pontchaillou

Régulièrement classé parmi les 10 premiers établissements publics de santé en France, sur le plan de l'activité et de la qualité des soins, le **Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Rennes initie un projet de restructuration afin de rendre son fonctionnement plus efficient**. Ce projet, qui vise à regrouper les unités de l'hôpital Sud et la fac Pasteur sur Pontchaillou, apporte une réponse globale à l'éclatement et à l'ancienneté d'une grande partie du patrimoine immobilier du CHU. La modernisation globale du site permettra d'améliorer les conditions d'accueil et de prise en charge des malades, les conditions de travail des professionnels et renforcera la dynamique hospitalo-universitaire du site. L'ensemble des constructions seront livrées à l'horizon 2026.

L'accès à l'eau et à la nature : liens aux grands espaces naturels, trame verte et bleue, poursuite de la vallée de la Vilaine, canal d'Ille et Rance

Le projet urbain continuera d'accompagner les besoins d'accueil de la population. Dans le principe d'amélioration du cadre de vie et de la prise en compte des nouvelles exigences environnementales, **la trame verte et bleue sera complétée et affinée pour permettre plus de continuités entre les espaces naturels**. Le canal d'Ille et Rance sera ainsi mis en valeur et réfléchi en fonction de son potentiel de liaison entre les espaces naturels que représentent la confluence, les Prairies de Rennes et la campagne au nord de la ville. **L'aménagement des espaces publics développera un rapport à l'eau plus important en favorisant des aménagements d'espaces verts, les modes actifs, la pratique sportive et la détente en lien avec la valorisation des voies navigables**. Cette dernière sera portée par la requalification des berges de l'Ille en particulier au niveau du boulevard de Chézy, ou par la création de ports d'attache pour le stationnement des bateaux. Le bâti et les opérations d'aménagement intègreront cette dimension de "rives de fleuve" en développant une architecture et des percées visuelles ou écologiques qui mettent en relation des espaces avec les cœurs de quartier.

La reconquête des franges du faisceau ferroviaire : caserne Guines Foch, technicentre, Jean Coquelin, Antoine Joly, Dordain…

Le faisceau ferroviaire constitue un linéaire structurant pour la ville. Il est constitué par de larges espaces peu occupés, discontinus ou en reconversion. **Afin de reconquérir les franges, de reconstituer des tissus plus urbains, le projet urbain s'attachera à travers plusieurs sites de projets potentiels à renouer le fil, à favoriser les continuités urbaines en prenant en compte la topographie des lieux**. Le technicentre, dans le périmètre de la ZAC EuroRennes, Jean Coquelin et la caserne Guines Foch situés sur la partie sud de la ville seront des opportunités de nouveaux projets en balcon sur la vallée de la Vilaine. Antoine Joly et Dordain, au nord-ouest de la ville sont des sites stratégiques d'urbanisation pour la constitution de nouveaux tissus pour la ville en haut de coteau de l'Ille en lien avec la confortation et la lisibilité du pôle majeur d'équipements de Villejean-Pontchaillou.

La poursuite du renouvellement urbain des quartiers : Gros-Chêne, Maurepas-Gayeulles et Blosne Ouest

La diversification de ces secteurs devrait se poursuivre avec la production de nouveaux logements pour compléter et renouveler le parc existant, au maintien et à la mise à niveau des équipements de quartier, à une mise en valeur de l'espace public et des potentialités de ces secteurs. La poursuite des opérations de **Gros-chêne et de Maurepas-Gayeulles** permettront de tisser des liens plus importants entre le centre-ville et le nord de la ville. Dans la continuité du renouvellement urbain **Blosne Est**, l'opération **Blosne Ouest** poursuivra des objectifs communs de valorisation des espaces extérieurs, de structuration des mobilités et d'apport de nouvelles populations en lien avec les enjeux de mixité.

La requalification des anciennes zones d'activités : zone industrielle Sud-Est, zone d'activités Nord et le canal de l'Ille, zone industrielle Ouest et la Vilaine

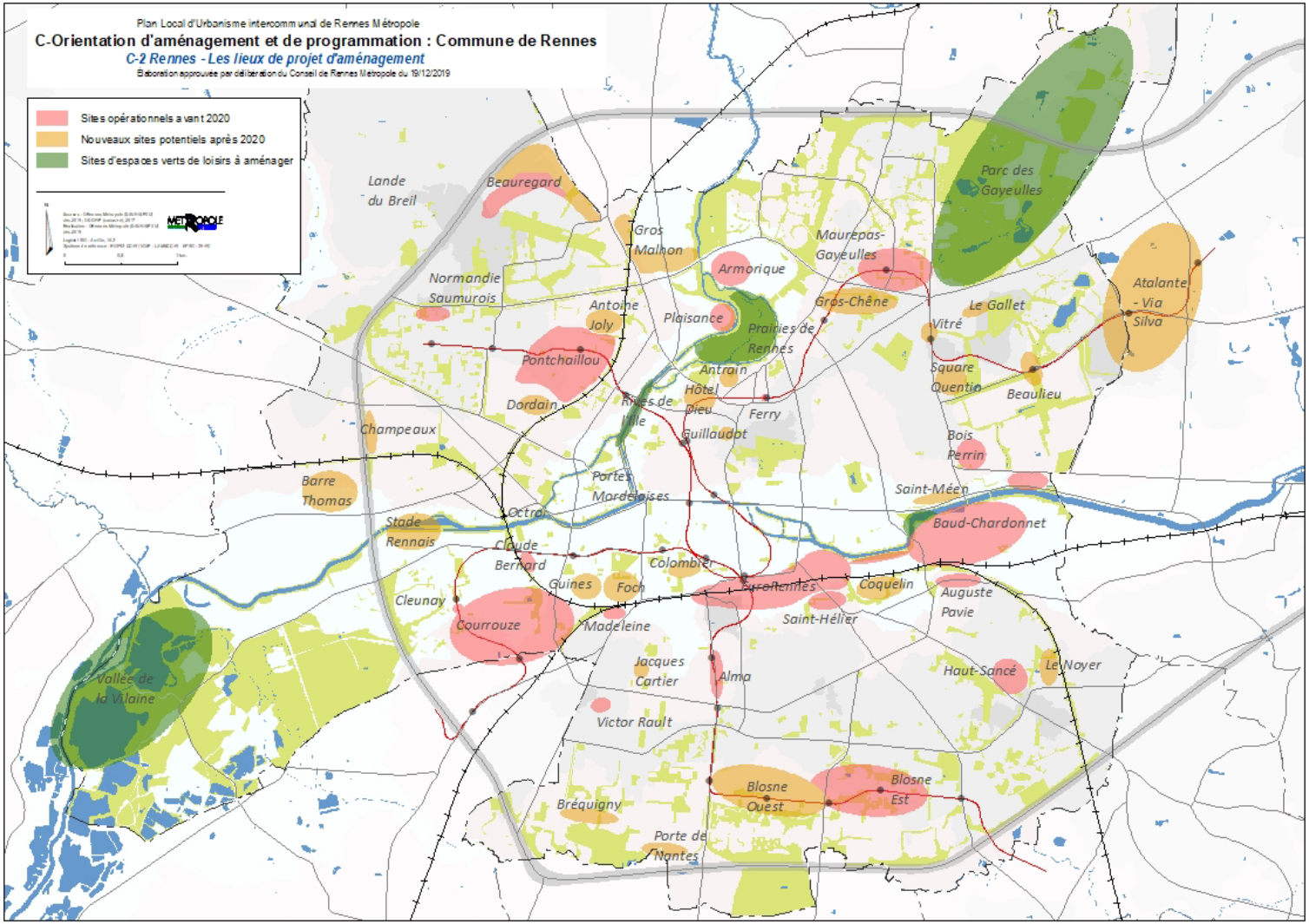
Le projet urbain s'attachera à conforter les activités industrielles, artisanales et logistiques qui sont en contact direct avec les quartiers. Une réflexion sera portée sur un développement des lieux de convivialité au sein de celles-ci ou en frange des sites d'activités dans un **objectif d'amélioration du cadre de vie des zones d'emplois** qui sont proches soit de la Vilaine, soit du canal de l'Ille ou encore de corridors verts.

La confortation des quartiers : Bois Perrin, François-Château, Landry-Châteaugiron, Bréquigny-Clôteaux, Gros-Malhon en prolongement de Beauregard

Ces sites potentiels de projet seront aménagés de manière à décloisonner ces lieux et à conforter les quartiers dans lesquels ils s'insèrent. Bois Perrin et François-Château sont des sites qui s'inscrivent le long de la traversée est de la ville, sur les coteaux rive droite de la Vilaine et qui conforteront le nouveau quartier Chardonnet en émergence. **La dimension patrimoniale des sites sera mise en valeur et prise en compte à travers l'aménagement des lieux et les jonctions inter-quartiers**.

3. Les lieux de projets d'aménagement

Les lieux de projets d'aménagement évoqués sont identifiés sur la carte ci-après. La réalisation de grands projets entre 2015 et 2020 correspondent aux sites opérationnels. Les nouveaux sites potentiels font référence à la deuxième phase du projet urbain entre 2020 et 2035. Ceux-ci feront progressivement l'objet d'études en lien avec les perspectives de libération du foncier, les attentes en matière de programmation urbaine et les enjeux urbains à prendre en compte. Les opérations seront inscrites progressivement dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal par la définition d'orientations d'aménagement et de programmation.



Partie 2 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Les objectifs de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation

Dans la continuité de la tradition d'anticipation et de planification de la ville, les orientations d'aménagement traduisent une nouvelle vision du territoire de Rennes pour les 15 ans à venir. Ces orientations d'aménagement montrent également comment la ville s'inscrit dans les politiques de développement urbain en réfléchissant à une stratégie de renouvellement urbain limitant l'étalement urbain sur les territoires agricoles.

Les orientations d'aménagement et de programmation vise à :

- Offrir une lecture globale du territoire de la ville sous l'angle de la trame verte et bleue, du patrimoine naturel, paysager et topographique, pour préserver et créer des ambiances urbaines de qualité.
- Montrer la cohérence entre les projets d'aménagement par grands secteurs pour les inscrire dans une logique d'ensemble et d'interconnexion entre les différents projets.
- Donner une lecture forte des différentes centralités de la ville en lien avec les mobilités et le développement de la ville
- Définir les conditions d'aménagement liées au contexte, en appui de l'instruction des permis de construire et en encadrement des projets.

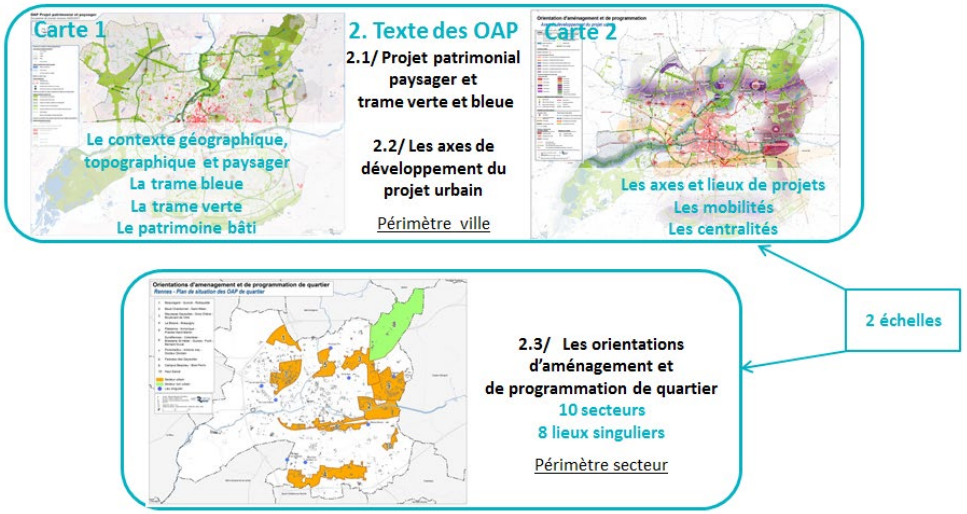
Les orientations qui sont déclinées dans **la première partie** du document visent **la prise en compte de l'histoire de la ville, l'amélioration du cadre de vie, de la qualité et de la diversité des paysages, ainsi que le renforcement du rôle écologique de la nature en ville et de son intérêt dans la lutte contre le réchauffement climatique**. **La seconde partie** décrit les principes d'aménagement sur **les six grands axes de projets de la ville**. **La troisième partie** définit **les orientations d'aménagements et de programmation de quartier** sur **12 secteurs de projet**.

Les orientations d'aménagement devront être prises en compte dans les projets d'aménagements et être mises en œuvre.

Les principes d'aménagements des deux premières parties s'appuient sur deux principaux schémas :

- un schéma de principe du **projet patrimonial, paysager et de la trame verte et bleue**, qui porte sur l'ensemble du territoire communal de la ville de Rennes.
- un schéma de spatialisation **des axes et lieux de projet,** mettant également en avant les principes de mobilités et les centralités.

Les orientations d'aménagement et de programmation de quartiers font quant à elles l'objet de schéma plus précis à l'échelle des secteurs de projets.



Les OAP: - 1 texte et 2 cartes synthétisant les orientations et principes d'aménagement à l'échelle communale
- des orientations d'aménagement et de programmation de quartier sur 10 secteurs de projet et 8 lieux singuliers

Partie 2.1 Le projet patrimonial, paysager et la trame verte et bleue

Introduction

L'eau et la nature ont contribué à façonner le paysage rennais. Les portes de la ville historique situées sur la confluence de l'Ille et de la Vilaine marquent la fondation de Condate, "la confluence". La présence de cours d'eau est un atout incontestable : elle fabrique des paysages, des vallées, des vallons, des coteaux, des crêtes et des points hauts.

L'ensemble de ces paysages structure, à plus grande échelle, une armature très forte, sous la forme d'une diagonale verte qui fait le lien entre deux espaces naturels majeurs de la métropole, la forêt de Rennes et la vallée de la Vilaine et traverse la ville du sud-ouest vers le nord-est, en passant par la confluence, la vallée de l'Ille, les Prairies Saint-Martin et les Gayeulles. Au sud-est, le site naturel du bois de Soeuvres est un autre poumon vert de l'agglomération. Ce grand paysage, qui dépasse les frontières administratives, inscrit la ville de Rennes dans la métropole.

À cette géographie particulière s'ajoutent des "pépites naturelles", des sites d'exception qui ponctuent le paysage et créent des lieux d'intensité naturelle au cœur de la ville. Les grands parcs sont bien connus : Gayeulles, Thabor, Oberthür, Maurepas, Bréquigny, Landry… La ville regorge aussi de sites plus petits, qui participent au maillage naturel de la ville et constituent autant d'espaces verts de proximité pour les habitants : square de la Touche, de Villeneuve, Guy Houist, les jardins Jean-Guy, des Ormeaux, les promenades Georges Brassens ou des Bonnets Rouges, etc. Ces nombreux espaces verts de proximité, répartis de manière diffuse dans la ville, participent à la qualité des espaces publics et du cadre de vie. En tant que lieux de partage et de rencontre, ils sont aussi porteurs de lien social.

La nature est ainsi très présente en ville et près de 70 % des rennais disposent d'ores et déjà d'un espace vert à moins de 5 minutes de leur domicile. C'est une chance pour la ville, car la présence de nature permet aussi de réguler le climat et la température, de préserver la biodiversité, et d'offrir à chacun une meilleure qualité de vie, porteuse de bien-être et de santé.

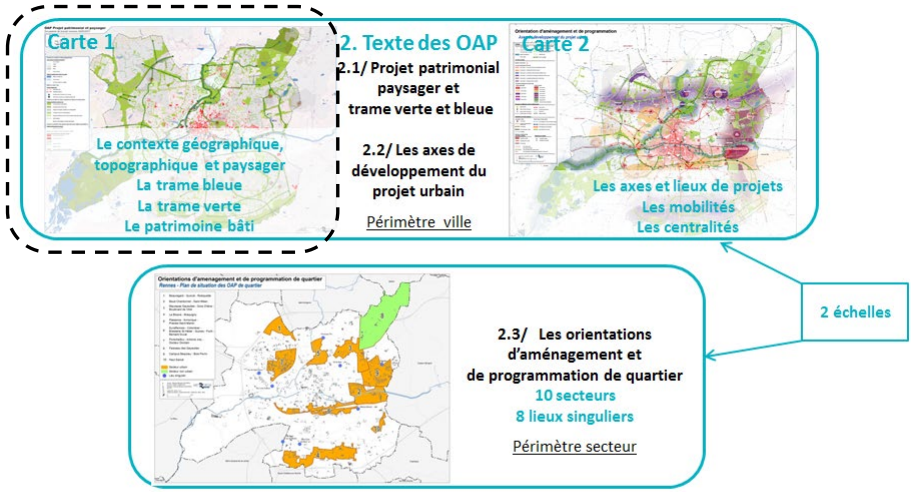
La ville offre ainsi une variété d'ambiances et de paysages. Un paysage urbain s'affirme autour de l'eau et des vallées, des parcs et des arbres. Ces paysages font partie du patrimoine de la ville, quelle que soit leur échelle, ils doivent non seulement être préservés mais faire l'objet de mesures d'accompagnement afin de mieux les mettre en valeur.

Par ailleurs, Rennes se caractérise par une grande richesse patrimoniale. Le cœur de la ville historique constitue le patrimoine le plus ancien de la ville. Des édifices emblématiques (églises, couvents…) marquent le territoire par leur valeur historique ou architecturale. Le patrimoine se révèle aussi dans les autres quartiers, sous des formes variées : d'anciennes fermes ou manoirs, d'anciennes maisons en schiste représentatives des premiers lotissements ouvriers à Rennes, des édifices industriels, des grands ensembles de l'après-guerre… Ces bâtiments de différentes époques, plus diffus, permettent de donner une lecture des évolutions urbaines. Ils constituent l'histoire de la ville et tracent un pont entre générations. C'est un héritage à valoriser qui participe à la mémoire des lieux, construit l'identité collective et participe au lien social.

Ce que dit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

À l'horizon 2035, le PADD fixe l'objectif pour Rennes **de retisser ses liens à sa réalité géographique et historique et d'offrir encore plus de place à l'eau et à la nature dans la ville**. **La présence de l'eau sera ainsi rendue plus lisible, plus accessible**, et les lieux d'animation autour des cours d'eau seront développés. **L'offre d'espaces naturels de proximité sera complétée et inscrite dans un réseau de liaisons douces** innervant l'ensemble de la ville. **Les continuités naturelles à l'échelle de l'ensemble de la ville seront renforcées** pour former un seul maillage vert, permettant d'accéder aux grands espaces de loisirs, de nature et de campagne de la métropole.

Le projet urbain fixe également l'objectif de **mieux reconnaître l'ensemble des patrimoines**, de prendre en compte la mémoire et les caractéristiques de chaque lieu. Mais préserver ce patrimoine pluriel n'est pas synonyme de le figer. La ville s'est toujours renouvelée sur elle-même, notre patrimoine est vivant : il conviendra donc **d'inventer de nouvelles formes architecturales, valorisant le patrimoine dans les nouveaux projets ou opérations**, afin qu'il contribue à la qualité et à l'identité de la ville, tout en l'inscrivant dans la modernité.



Les OAP: - 1 texte et 2 cartes synthétisant les orientations et principes d'aménagement à l'échelle communale
- des orientations d'aménagement et de programmation de quartier sur 10 secteurs de projet et 8 lieux singuliers

1. Prendre en compte le contexte topographique, géographique et paysager

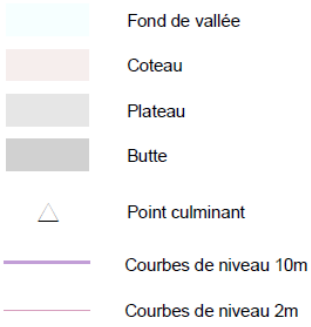
L'histoire du développement de la ville, ses caractéristiques paysagères et géographiques notamment sa structure radioconcentrique et ses cours d'eau, sa ceinture verte à partir de la rocade et ses entrées de ville, déterminent les composantes de la ville d'aujourd'hui, son organisation et perception d'ensemble, ainsi que son identité. L'enjeu est de mettre en relation le socle territorial avec la poursuite du développement urbain. Ceci implique une amplification du caractère originel de la ville dans notre façon de la construire et de faire ressortir les traits singuliers qui la caractérisent.

Les orientations suivantes ont ainsi pour objet d'offrir une nouvelle clé de lecture du territoire, en décrivant ses fondamentaux. Ces éléments de contexte constituent un préalable nécessaire aux futurs projets d'aménagement.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Révéler la géographie et la topographie du territoire et en faire un outil au service des projets d'aménagement

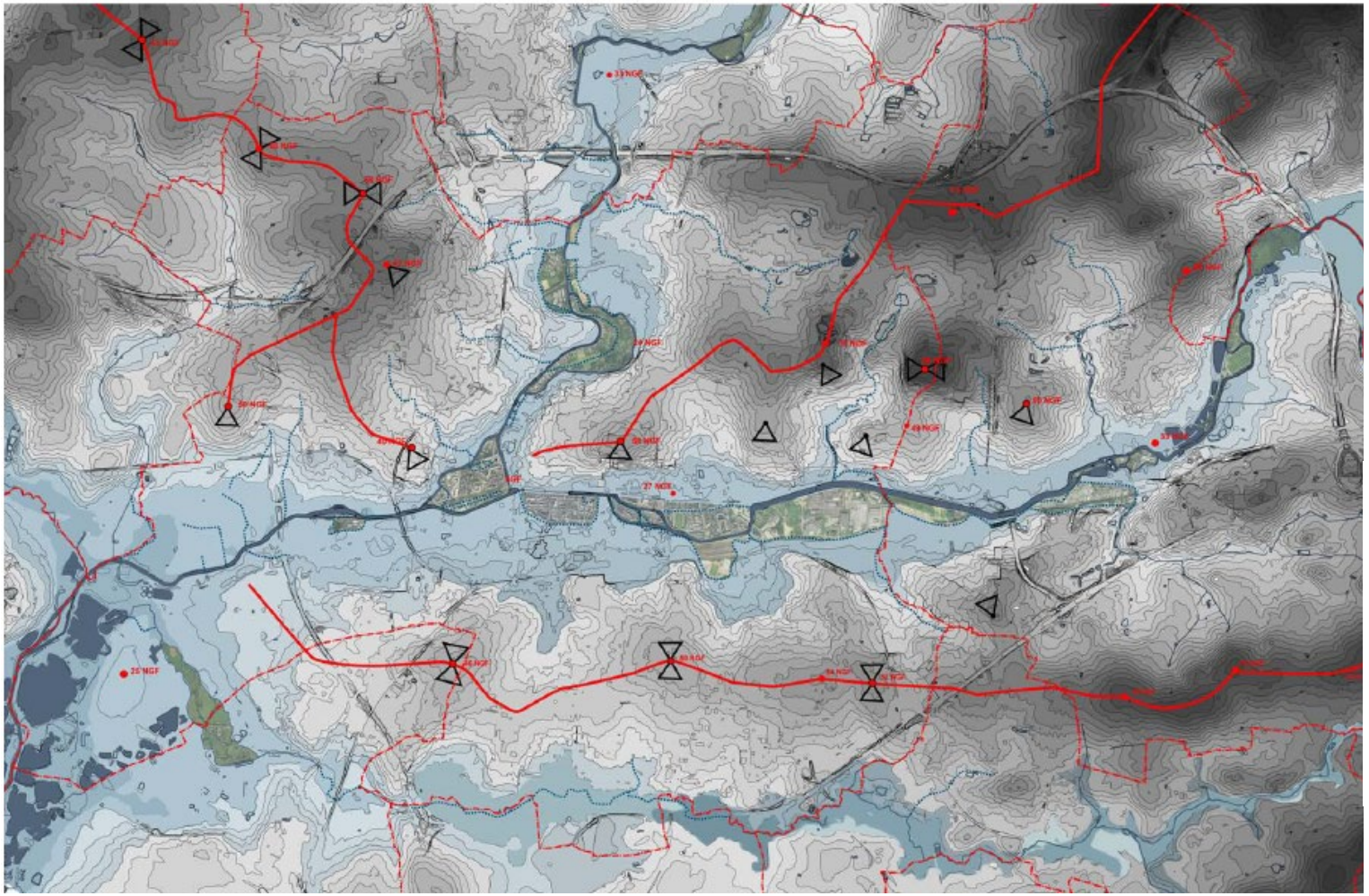
Orientation 2 : Donner à voir la ville, préserver et mettre en valeur, les points de vue, les perspectives sur les fonds de vallée et le grand paysage





Orientation 1 : Révéler la géographie et la topographie du territoire et en faire un outil au service des projets d'aménagement

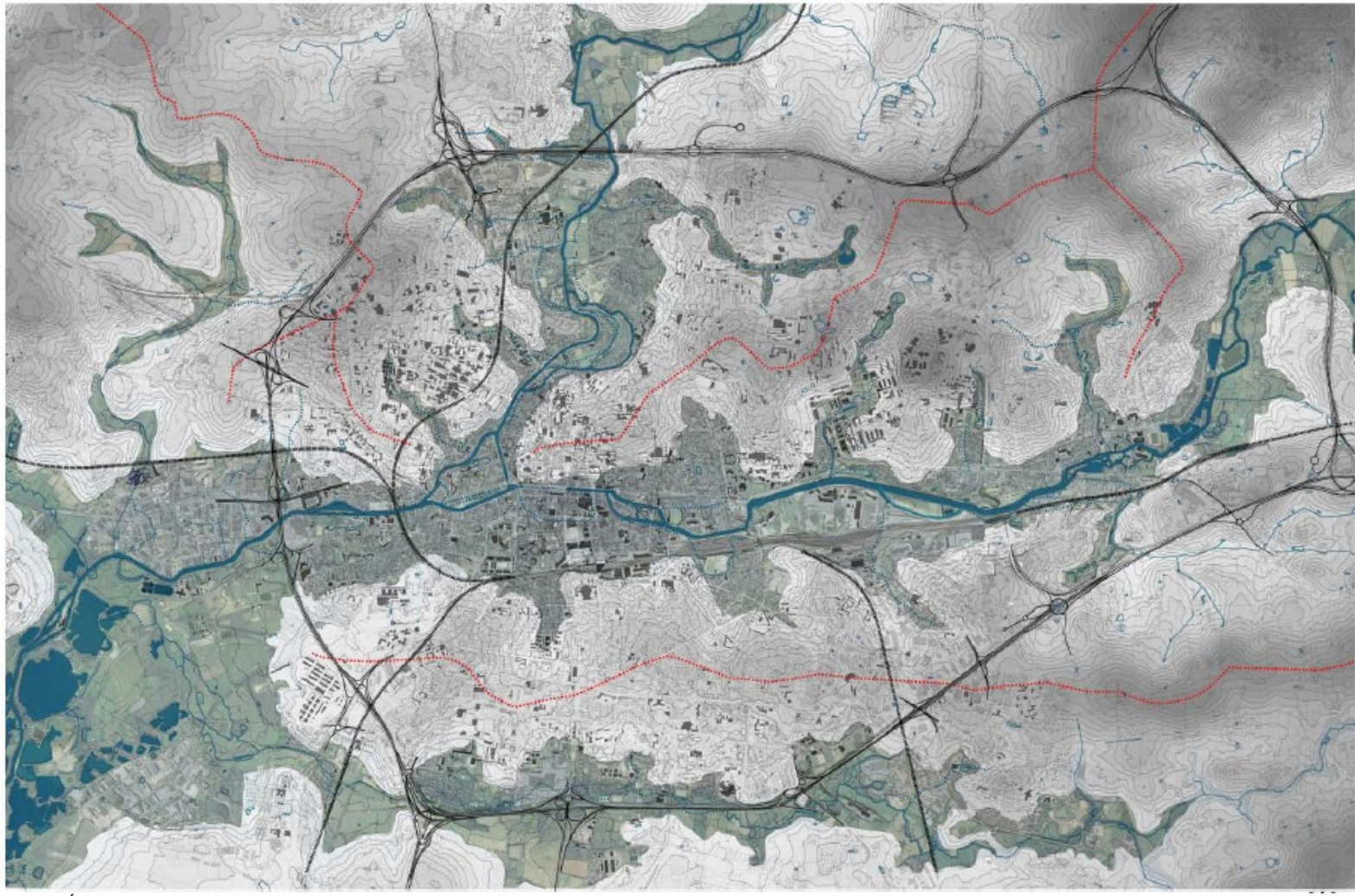
La géographie de la ville de Rennes est caractérisée par une alternance de fonds de vallées, de coteaux, de plateaux et de points hauts. Chaque situation est singulière est induit une manière d'appréhender l'aménagement, de façon à mettre en valeur cette situation et à en tirer parti. Des principes généraux sont déclinés ci-après. Ils seront précisés ensuite à l'échelle des secteurs de projet dans la deuxième partie du document.



Principes d'aménagement

- ⇨ **Valoriser les fonds de vallées de l'Ille, la Vilaine et du Blosne**
- ⇨ **Mettre en valeur les coteaux de la ville**
- ⇨ **Aménager les plateaux**
- ⇨ **S'adosser aux voies historiques pour créer des continuités**

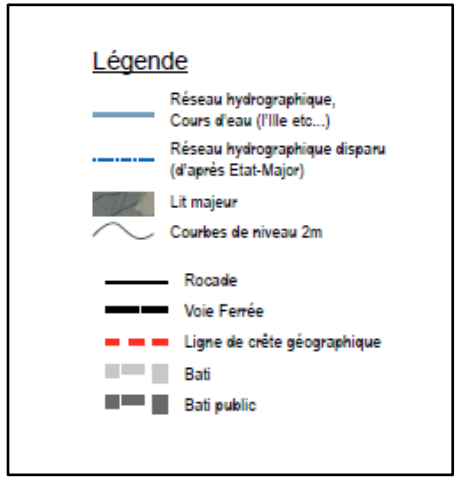
Source: étude géomorphologie Ville de Rennes Cornu/Delmar



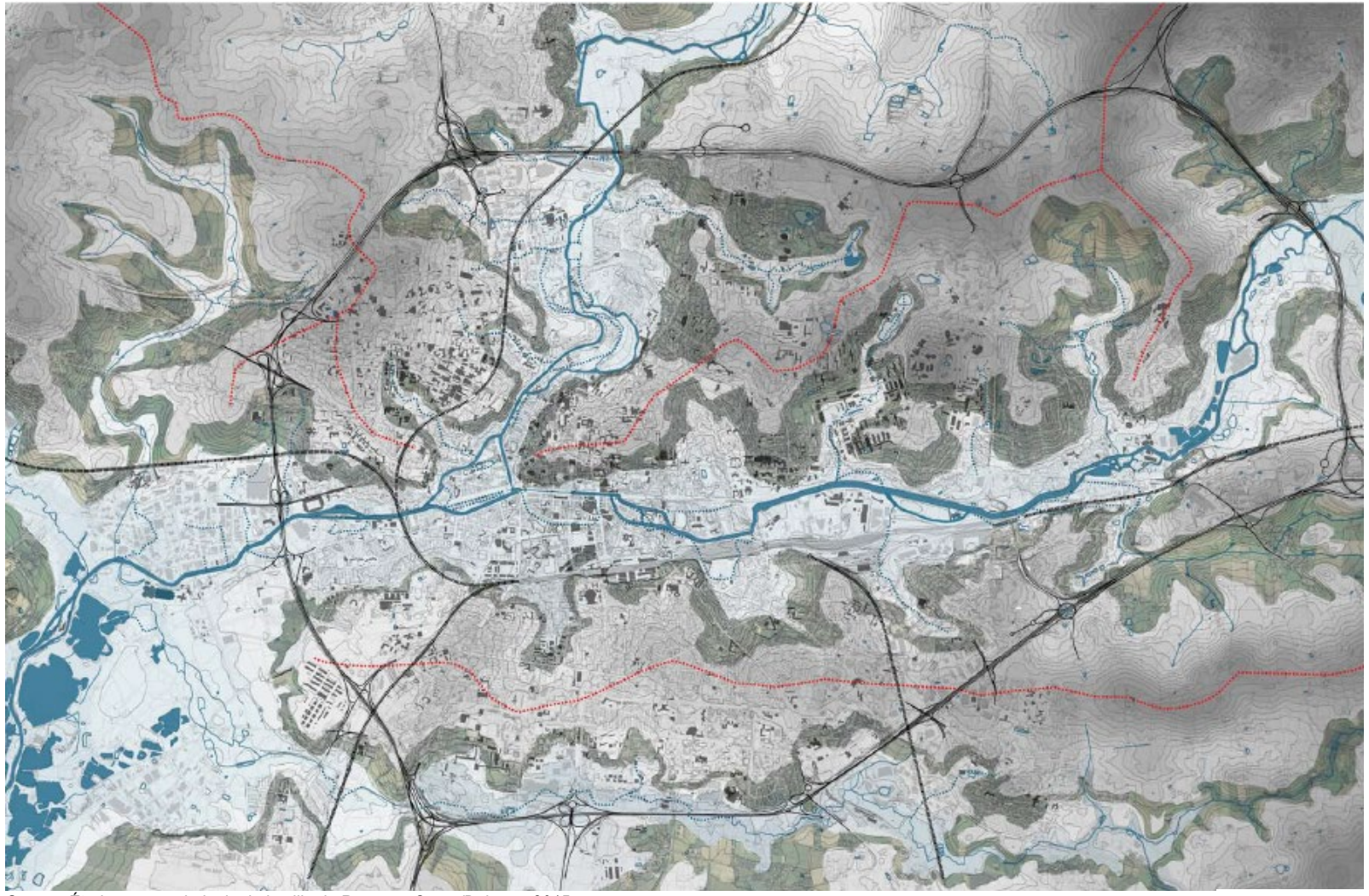
Valoriser les fonds de vallées de l'Ille, la Vilaine et du Blosne

Conserver ou créer des vues vers :

- ⇨ **Les espaces publics et l'eau**
- ⇨ **Les coteaux**



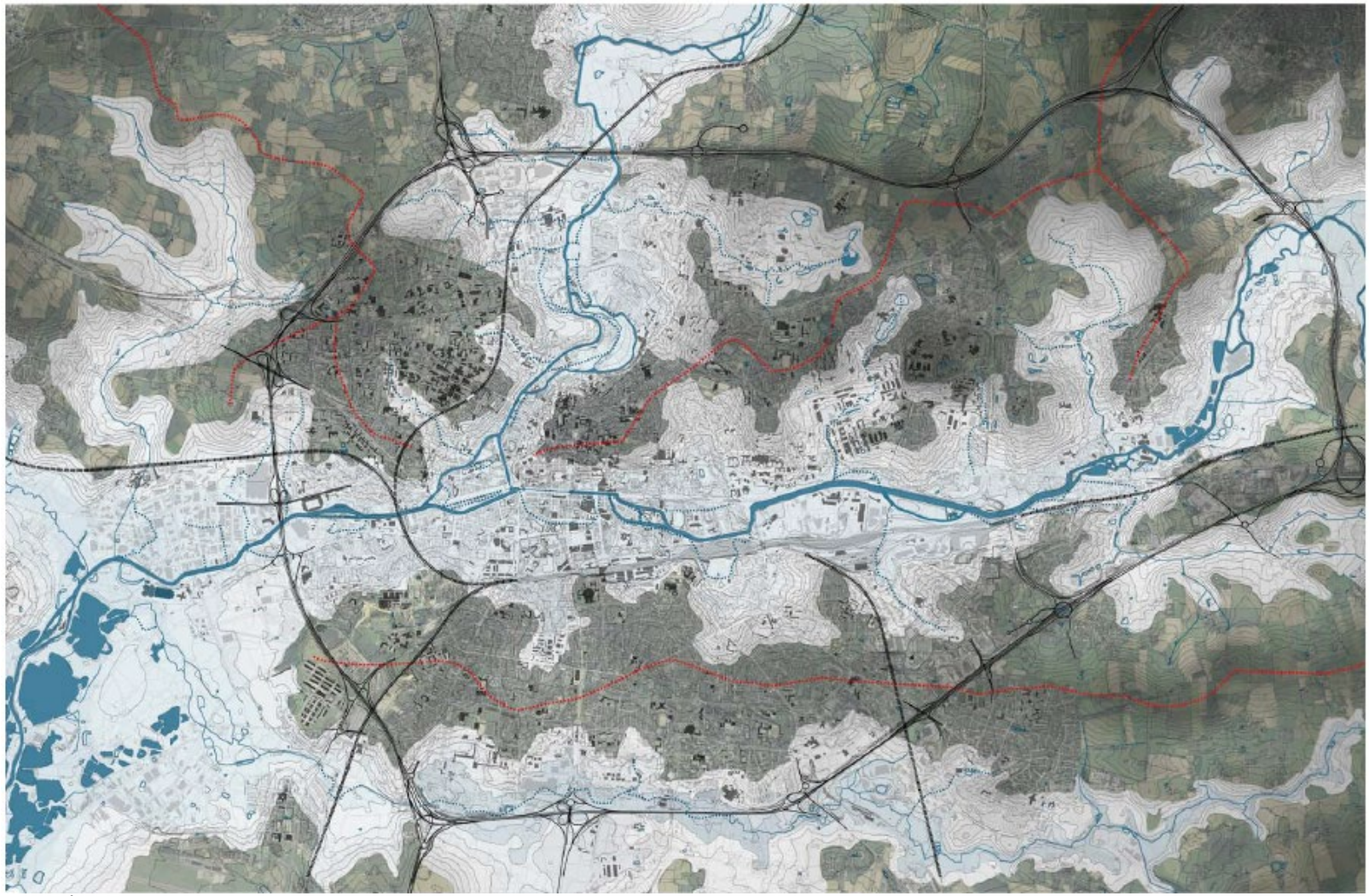
Source: Étude géomorphologie de la ville de Rennes - Cornu/Delmar - 2015



Source: Étude géomorphologie de la ville de Rennes - Cornu/Delmar - 2015

Mettre en valeur les coteaux de la ville

- ⇨ **Dégager les vues et les perspectives vers le fond de vallée et le grand paysage**
- ⇨ **Gérer les hauteurs de constructions et des vis-à-vis**
- ⇨ **Bien insérer les constructions dans les pentes**



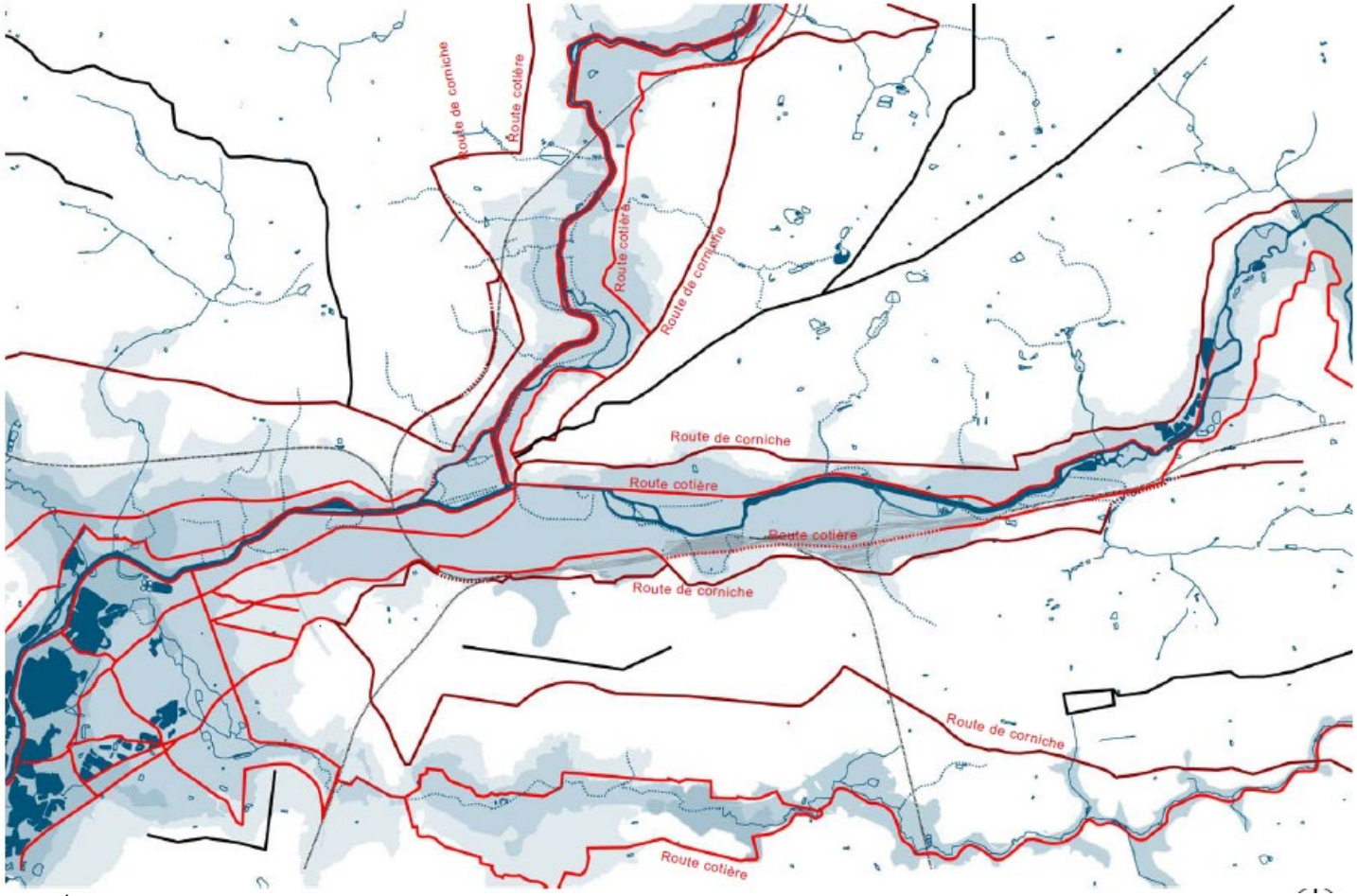
Source: Étude géomorphologie de la ville de Rennes - Cornu/Delmar - 2015

Aménager les plateaux: Villejean, Beauregard, les Gayeulles, les Buttes de Coëmes, axe Sud Gare

- ⇨ **Gérer le "plat", créer un nouvel épannelage**
- ⇨ **Traiter l'interface ville/campagne**
- ⇨ **Valoriser les routes de crêtes (rue de Fougères, ZAC de Beauregard, rue de Saint-Brieuc, boulevard Clémenceau/Émile Combes**

Légende

- Réseau hydrographique, Cours d'eau (l'Ille etc...)
- Réseau hydrographique disparu (d'après Etat-Major)
- Lit majeur
- Courbes de niveau 2m
- Rocade
- Voie Ferrée
- Ligne de crête géographique
- Bati
- Bati public



Source: Étude géomorphologie de la ville de Rennes - Cornu/Delmar – 2015

S'adosser aux voies historiques : routes côtières et routes de corniche

- ⇨ **S'appuyer sur les grandes parallèles des vallées (rue de Paris, boulevard de Verdun…)**
- ⇨ **Assurer les continuités des rives**

Légende

- Réseau hydrographique, Cours d'eau (l'Ille etc...)
- Réseau hydrographique disparu (d'après Etat-Major)
- Lit majeur
- Voie Ferrée
- Routes de crêtes
- Routes côtières
- Routes de corniches et terrasses

Orientation 2 : Donner à voir la ville, préserver et mettre en valeur, les points de vue, les perspectives sur les fonds de vallée et le grand paysage

Principes d'aménagement

- **Veiller à la préservation des vues dans le cadre des projets**
- **Préserver la ceinture verte et affirmer la rocade comme espace de transition paysager**
- **Veiller à la qualité paysagère des entrées de ville**

Veiller à la préservation des vues dans le cadre des projets

Il s'agit de **valoriser certains axes de vues majeures ou visions panoramiques** tels que :

Les points d'appel lointains et les éléments de repères se caractérisent dans le centre urbain notamment par les édifices religieux ou monuments emblématiques comme les églises Notre-Dame, Saint-Sauveur et Saint-Aubin, cathédrale Saint-Pierre, Hôtel de Ville, Opéra, Parlement. Dans les quartiers péri-centraux, les églises Sainte-Thérèse, Saint-Hélier, Saint-Martin, mais aussi des symboles architecturaux comme la tour des Horizons ou la Barre Saint-Just sont des marqueurs spatiaux et identitaires.

De même, dans les quartiers périphériques, figurent les témoins d'une époque architecturale comme les tours de Villejean, de Maurepas, du Blosne, ou des éléments plus ponctuels comme les antennes de la Mabilais et de Coësmes ou le château d'eau du Gallet à Beaulieu.

La géographie de la ville offre **des vues panoramiques** depuis les points hauts : du plateau de Beauregard vers la vallée de l'Ille et au-delà les tours de Maurepas, des buttes de Coësmes vers la Vilaine, le haut du cimetière de l'Est vers le centre-ville et Villejean.

La rocade surélevée offre de **larges fenêtres sur la campagne**, en particulier le long de la rocade sud. Les ouvertures vers l'intérieur de la ville sont plus ponctuelles et donnent souvent sur les zones d'activités et de commerces. Une grande partie du linéaire est occultée par des merlons plantés ou des haies opaques qui présentent un intérêt paysager. Certains éléments bâtis se distinguent de la silhouette urbaine par leur hauteur ou leur singularité (tour des Horizons, tour de la Binquenais, tours de Maurepas, Roazhon Park).



Vue depuis le Cimetière de l'Est, au fond le plateau de Villejean

Préserver la ceinture verte et affirmer la rocade comme espace de transition paysager

L'objectif de contenir l'essentiel du développement de la ville à l'intérieur de la rocade est poursuivi, pour préserver les espaces agricoles et conserver le modèle de la ville archipel.

Outre la préservation des champs urbains identifiés au SCoT, pour maintenir des coupures d'urbanisation significatives entre les communes, le PLUi prévoit un zonage adapté à la protection des espaces agro-naturels situés en extra-rocade.



Champ urbain du SCOT

Le projet vise également à :

- **Préserver les zones d'ouvertures visuelles sur les territoires riverains non urbanisés**

Les propositions consistent à **conserver la grande diversité des champs de perception visuelle des paysages** en proposant la préservation d'espaces agricoles en extra-rocade. Il s'agit également **de garantir la lisibilité des espaces agro-naturels et des éléments remarquables à valoriser depuis les grandes infrastructures (rocade, axes d'entrée de ville)**. Certaines sections pourraient encore être mieux mises en valeur, notamment au niveau des franchissements des principaux cours d'eau afin de rendre ces derniers plus visibles.

- **Assurer le maintien et la qualité des paysages agricoles périurbains**

Les zones agricoles participent au socle paysager du territoire et sont des lieux favorables à l'épanouissement de la biodiversité : haies, bocages, prairies, mares, vergers… **Leur aménagement doit ainsi faire l'objet d'un soin particulier pour préserver les habitats naturels ou semi-naturels**. Ceci induit d'une part, la **confortation des structures bocagères existantes et leur renforcement,** en frange des hameaux et des bâtiments d'exploitation et, d'autre part, **la protection des espaces agricoles sensibles** (couloirs de vallées, espaces ouverts, espaces de connexion paysagère et écologique). Il conviendra également de veiller à la **bonne intégration architecturale et paysagère des projets agricoles**.

- **Proposer des traitements circonstanciés des franges de rocades**

La traduction spéciale est différente selon que l'on se situe "côté ville" ou côté "extra-rocade".

Côté extra-rocade, il s'agit de qualifier les **espaces en les intégrants à une forme paysagère d'ensemble et à affirmer l'identité des territoires traversés**. Les abords de l'écomusée de la Bintinais sont par exemple traités en lien avec l'identité rurale du site et de ses usages.

Côté ville, l'implantation des bâtis doit prendre en compte les particularités de la rocade et tout en permettant de conserver un dégagement visuel depuis l'axe viaire, permettre **d'établir des façades urbaines mettant par exemple en valeur les activités présentes** (vitrine économique). Une cohérence et une qualité architecturale dans la succession des implantations se doit également d'être assurée tout en laissant la possibilité d'établir des bâtiments "signal" ou repères architecturaux singuliers.



Vue sur la ville depuis le sud, au premier plan l'écomusée de la Bintinais puis le quartier du Blosne

Veiller à la qualité paysagère des entrées de ville

La qualité paysagère des entrées de ville est à rechercher aux abords des infrastructures routières et ferroviaires. Des efforts sont notamment à poursuivre sur les voies de faubourgs et les boulevards de contournement, car certains sont caractérisés par des morphologies bâties très hétérogènes le long des axes. En effet, les voies de faubourgs et en particulier les séquences situées entre la rocade et la première ceinture de boulevards, accueillent une mixité de fonctions : activités, équipements, habitat. **Il existe donc un enjeu de restructuration du bâti et des espaces publics pour retrouver une cohérence architecturale, urbaine et paysagère, tout en favorisant des formes bâties diversifiées**. En revanche, plus on se rapproche du centre historique, plus on retrouve une dimension historique et patrimoniale avec du bâti plus ancien.

Cela se traduit par des **aménagements paysagers qualitatifs** le long des principaux axes qui marquent la transition d'un paysage rural vers un paysage urbain. **La présence de végétation le long de ces axes structurant est à maintenir ou à intensifier**.

En outre, **l'apaisement de la circulation et la sécurisation des déplacements cycles et piétons** sur ces axes de flux majeurs restent un enjeu fort, en particulier au sein des zones d'activités (ZA Nord, ZI Ouest).

La qualité et la cohérence architecturale ainsi que la reconstitution de fronts bâtis doivent également être recherchés à l'occasion des nouveaux projets. Ponctuellement, des ouvertures depuis ces axes d'entrées de ville vers des espaces de respiration sont à préserver. Sur la ZA Nord et la ZI Ouest, des perspectives vers le canal de l'Ille et la vallée de la Vilaine sont ainsi encouragées. De même, les perspectives vers des éléments de repères de la ville sont à conserver.

Une attention particulière devra également être portée **au traitement des toitures**, souvent visibles depuis les infrastructures surplombant ces secteurs d'entrée de ville.



Vue depuis la Porte de Maurepas au nord de la Ville

2. Révéler et mettre en valeur la trame bleue

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Rendre les cours d'eau visibles et accessibles et développer les usagers au bord de l'eau

Orientation 2 : Renforcer la fonction écologique des cours d'eau et des zones humides

Orientation 1 : Rendre les cours d'eau visibles et accessibles et développer les usages au bord de l'eau

La Ville de Rennes s'est construite à la confluence de l'Ille et de la Vilaine. Aussi, la présence de ces cours d'eau est un des éléments fondateurs de la ville, contribuant à son identité.

Par ailleurs, les rives de l'Ille et de la Vilaine sont des lieux de détente très fréquentés pour les activités de loisirs (marche à pied, jogging, pêche, vélo …), ce qui démontre une demande sociale forte des Rennais pour se réapproprier ces lieux. Les cheminements sur les rives ont été largement développés et permettent de se promener le long des deux rivières principales, ponctués d'aménagements de l'espace public offrant un accès privilégié à l'eau (ponts, passerelles et écluses).

À l'image des aménagements comme le jardin de la Confluence, le quai d'Auchel, le quai Saint-Cyr, la promenade des Bonnets Rouges, la passerelle Odorico, les terrasses du Vertugadin, **l'objectif poursuivi est celui d'intensifier encore ce rapport à l'eau, en la rendant plus accessible mais aussi plus visible.** Il s'agit également d'inciter les constructions à se tourner vers l'eau et à rendre sa présence plus perceptible depuis l'espace public, les intérieurs d'ilots et les lieux d'habitation.

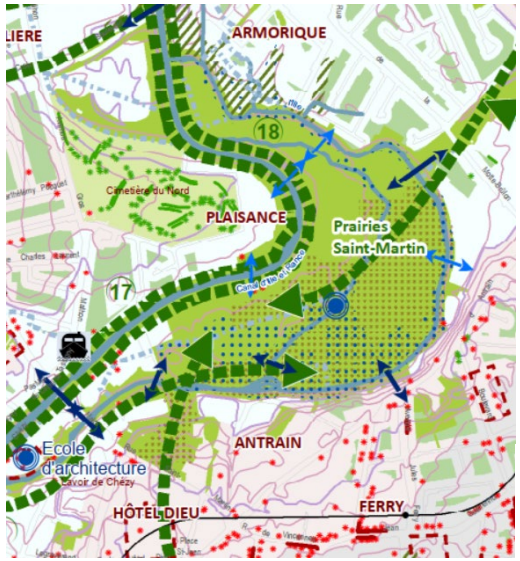


Le jardin de la Confluence sur les berges de la Vilaine

Principes d'aménagement

- ⇨ **Créer de nouveaux accès, points de franchissements et cheminements au bord de l'eau**
- ⇨ **Inscrire les nouveaux franchissements et les cheminements dans un maillage d'ensemble**
- ⇨ **Développer les lieux d'animation et d'usages au bord de l'eau**
- ⇨ **Organiser l'espace fluvial et les conditions de stationnement le long des voies navigables**
- ⇨ **Prévoir des conditions d'implantation des constructions facilitant les vues sur l'eau**

Créer de nouveaux accès, points de franchissements et cheminements au bord de l'eau



Passerelle à créer

Passerelle existante

En plus d'offrir de nouveaux accès à l'eau, **le développement des passerelles et des cheminements le long des berges permettent d'assurer des continuités favorables aux modes actifs. Ces aménagements facilitent également les franchissements pour relier les quartiers existants et nouveaux entre eux.**

Différents ouvrages sont à l'étude sur l'Ille et la Vilaine :

- Passerelle longeant le pont Saint-Cyr, rue Louis Guilloux, reliant l'ilot de l'Octroi au jardin de la Confluence côté mail,
- Passerelle sous le pont Saint-Cyr, rue Louis Guilloux, prolongeant le cheminement le long de la Vilaine au droit de l'ilot de l'Octroi vers le parc Saint-Cyr,
- Passerelle reliant le nord de la ZAC Plaisance aux Prairies Saint-Martin, avec un objectif de rejoindre la ZAC Armorique à terme,
- Passerelle entre le Vertugadin et la ZAC Baud Chardonnet à l'est de Rennes.
- Passerelle reliant le sud de la ZAC Plaisance aux Prairies Saint-Martin,
- Passerelle franchissant l'Ille, permettant un accès au lavoir de Chézy,
- Passerelle longeant la Vilaine à proximité du quartier des Papeteries, sous le pont ferroviaire "Port Cahours", permettant la liaison entre le Chemin Professeur Henry des Abbayes et l'ilot de l'Octroi.



Passerelle sur l'Ille

Inscrire les nouveaux franchissements et les cheminements dans un maillage d'ensemble

Il conviendra de veiller à **inscrire ces passerelles dans un maillage d'ensemble et d'assurer les continuités avec les liaisons douces existantes**. Leur implantation devra, dans la mesure du possible, éviter de perturber le fonctionnement hydraulique des cours d'eau et perturber le moins possible les déplacements de la faune sauvage.

Les chemins existants longent la quasi-totalité de l'Ille et de la Vilaine mais il arrive, que ponctuellement, les tracés présentent des interruptions liées à la présence d'infrastructures ou à un manque de visibilité. On peut par exemple noter l'absence de continuité des itinéraires en rive gauche de la Vilaine face à la promenade des Bonnets Rouges ou l'interruption du cheminement en rive droite de la Vilaine au niveau de la zone industrielle Ouest. Tout en préservant la biodiversité et la qualité des paysages, l'enjeu sera de poursuivre l'aménagement de cheminements de qualité le long des berges sur l'espace public et quand c'est opportun d'assurer la continuité sur l'espace privé.

Les projets autour des cours d'eau seront ainsi l'occasion de reconquérir l'espace public et d'offrir une qualité d'ambiance urbaine. L'aménagement de l'ilot de l'Octroi permettra d'assurer une jonction entre le parc Saint-Cyr et le jardin de la Confluence. La ZAC Baud-Chardonnet initiera un cheminement sur la rive sud de la Vilaine qu'il conviendra de poursuivre à l'est et à l'ouest.

Dans le prolongement de l'aménagement des voies cyclables le long des berges, les quais de l'Ille seront requalifiés, le long du boulevard de Lattre de Tassigny, rue Legraverend, quai d'Ille et Rance, quai Saint-Cast, afin d'offrir plus de place pour la promenade et la détente. Tout en préservant des vues depuis les coteaux surplombant le canal, la végétation pourra s'y développer pour laisser la faune et la flore s'épanouir.



Jonction à créer entre l'ilot de l'Octroi et le Jardin de la Confluence

Développer les lieux d'animation et d'usages au bord de l'eau



Intensifier les lieux d'animation au bord de l'eau

Afin de valoriser les voies d'eau et leurs abords, l'enjeu est d'y **développer les activités terrestres et fluviales en s'appuyant sur les lieux existants ou en projet**. De nombreuses opérations d'aménagement, en cours ou à venir, jouxtent la Vilaine ou le canal d'Ille et Rance et proposent de nouveaux accès à l'eau et de nouvelles destinations de détente et de loisirs pour tous les Rennais.

La réhabilitation de l'ilot de l'Octroi, offrira un nouvel accès direct à la Vilaine avec l'aménagement d'une place qui accueillera un café-théâtre et un bar-restaurant.

Le parc de la ZAC Baud-Chardonnet deviendra un lieu de destination à l'échelle de la Ville. Le parc sera au contact de l'eau via la suppression de la digue, la création de plages sous forme de grandes pelouses, la réalisation de gradins/amphithéâtres au bord de l'eau. Par ailleurs, le projet prévoit la préservation et la mise en valeur de la darse existante. Le parc se situant en zone inondable, aucun volume de remblais supplémentaires ne sera apporté et seules des constructions "légères" et/ou escamotables pourront être installées. Ce parc sera propice au développement des activités nautiques (pontons, cale). À terme, il sera en lien avec l'espace vertugadin, grâce à une future passerelle. Par ailleurs, prendront place à l'intérieur du parc des jeux d'eau, de grandes prairies festives et sportives, une roselière ainsi qu'un espace guinguette.



Vue sur l'îlot de l'Octroi, depuis le jardin de la Confluence (MVRDV / ALL / Groupe Giboire)

La restauration du lavoir de Chézy pour en faire un lieu d'exposition se fera en lien avec la valorisation de la promenade longeant le bras de l'Ille pour rejoindre ensuite les Prairies Saint-Martin.

La **ZAC Plaisance** formée par un méandre de l'Ille est située en face du futur parc naturel urbain des Prairies Saint-Martin. Au bord de l'eau, une esplanade, sera ouverte à la promenade, avec des passerelles pour relier les prairies et accueillera une guinguette.

La **ZAC Armorique** est elle aussi tournée vers le canal de l'Ille et les Prairies. Elle sera reliée à la ZAC Plaisance grâce à l'une des passerelles qui sera aménagée. Elle offrira un grand espace de prairie de jeux, un espace de jardin partagés, une forêt nourricière et une grande terrasse bois au bord du bras de l'Ille.

Sur les berges du canal de l'Ille, **le parc naturel des Prairies Saint-Martin** offrira notamment un parvis, un kiosque, une placette, une terrasse, des gradins le long du chemin de halage ainsi qu'une guinguette. Des spectacles, animations, expositions pourront également prendre place sur la plaine festive et sportive.

Dans le cadre du projet **"Vallée de la Vilaine"**, le secteur d'**Apigné** sera valorisé autour de l'identité fluviale et des étangs pour développer les usages autour de l'eau depuis le centre de Rennes jusqu'aux pièces d'eau qui sont réaménagées afin d'offrir de nouvelles pratiques nautiques et de baignade, de promenade et de loisirs de plein air.

Ces nouveaux lieux d'animation devront être accessibles et il conviendra de veiller à les connecter avec les quartiers aux alentours.



Promenade en péniche sur la Vilaine

Organiser l'espace fluvial et les conditions de stationnement le long des voies navigables



Offrir des lieux d'accueil pour la plaisance et les activités

En cohérence avec les orientations du *Schéma directeur pour la valorisation des voies navigables* réalisé en coopération avec la Région Bretagne, **l'implantation des activités fluviales à la fois pour la plaisance et les loisirs, mais également pour le stationnement longue durée, est encouragée**. Tout en maintenant les possibilités de navigation, le schéma définit une stratégie d'occupation des quais, en définissant les zones de stationnement temporaire ou longue durée, au sein desquelles sont délimités les secteurs dédiés aux logements et ceux voués à l'accueil d'activités.

Le PLUi permet ainsi la réalisation des aménagements nécessaires aux abords des points de stationnements : équipements techniques (branchements), accès, espaces de stationnement, requalification des espaces publics, pour favoriser le tourisme fluvial et le développement d'activités le long des berges. Le traitement du paysage devra également être pensé depuis l'eau. La question de l'éclairage, ou la limitation de l'accès à certaines zones seront également intégrées pour ne pas perturber la faune et la flore présents sur les berges et préserver les milieux sensibles.

Le **site d'Apigné** est en outre identifié pour accueillir **une fonction de port** où pourraient prendre place des infrastructures spécifiques : activités nautiques et formation, pôle technique d'entretien et réparation, hivernage, hébergements… Un projet de "petit port" le long de la rambla sur le parc de Baud-Chardonnet est également identifié**.**

Les activités devront être compatibles avec la préservation du rôle de corridor écologique des cours d'eau et ne devront pas créer de nouvelles fragmentations de ces continuités, ni de perturbations ou d'obstacles supplémentaires à l'écoulement des eaux.



Perspective sur le projet de port de plaisance et de base nautique à la Prévalaye – Étude vallée de la Vilaine – Agence TER

Prévoir des conditions d'implantation des constructions facilitant les vues sur l'eau

La présence de l'eau est un formidable atout pour la qualité du cadre de vie. En ce sens, il s'agit d'une part de favoriser les transparences depuis l'espace public en prévoyant notamment des percées visuelles. D'autre part, l'orientation des logements vers les cours d'eau est vivement encouragée.

Orientation 2 : Renforcer la fonction écologique des cours d'eau et des zones humides

Les cours d'eau et les milieux aquatiques qui leur sont liés jouent un rôle important au niveau des continuités écologiques et en particulier dans le bassin de la Vilaine pour le maintien des espèces migratoires**.** La préservation et l'amélioration de la fonctionnalité des cours d'eau et des zones humides permettent également la préservation des espèces floristiques d'intérêt patrimonial. Conformément au Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Vilaine, les zones humides et les cours d'eau sont recensés et protégés au travers du PLUi. Ils sont identifiés dans les documents annexes. Les principes ci-dessous visent à empêcher toute forme d'occupation des sols susceptibles d'entraîner leur destruction ou de nature à compromettre leurs fonctionnalités. **Ces milieux seront intégrés lors de la conception des projets d'aménagement et le cas échéant, des mesures compensatoires devront être prises s'ils venaient à être dégradés ou à disparaître.**

Principes d'aménagement

- ⇨ **Préserver et restaurer les cours d'eau et les milieux attenants**
- ⇨ **Contribuer à la prévention des inondations par débordements des cours d'eau et par ruissellement urbain en préservant les capacités d'écoulement des cours d'eau et les zones d'expansion de crues et en limitant l'artificialisation des sols et des écoulements**
- ⇨ **Veiller à l'amélioration de la qualité de l'eau**
- ⇨ **Protéger et mettre en valeur les zones humides**

Préserver et restaurer les cours d'eau et les milieux attenants



Réseau hydrographique

L'Ille, la Vilaine et leurs affluents constituent des corridors écologiques de premier ordre en traversant le territoire rennais : la Vilaine d'est en ouest, et l'Ille du nord à la confluence au centre-ville. Ils drainent une grande richesse faunistique et floristique. Dans la partie canalisée de l'Ille et de la Vilaine, seule la continuité hydrologique est assurée. Néanmoins, **des travaux importants de continuité écologique au droit des écluses sont engagés par la Région.**

Sur le reste du linéaire, les cours d'eau et leurs berges présentent un aspect naturel et fonctionnel à conforter (ruisseau du Pont-Lagot et du Brochet, ruisseau du Blosne) ainsi que l'Ille et le canal en amont de l'écluse Saint-Martin et la Vilaine à l'aval (secteur du Moulin du Comte à la sortie de Rennes).

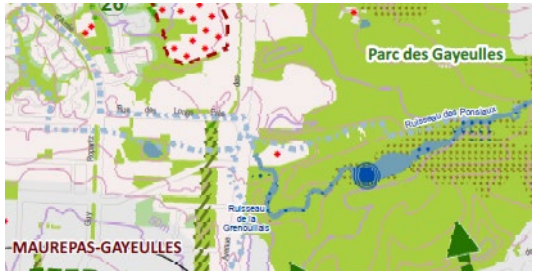
Les étangs et autres points d'eau représentent des types d'écosystèmes à multifacettes. Les étangs jouent un rôle écologique très important tant ils préservent la diversité végétale et animale. Les étangs des Gayeulles, d'Apigné ou de la Prévalaye sont les exemples les plus significatifs. La présence de l'eau contribue en outre à façonner et qualifier le paysage rennais.



Vue sur les étangs d'Apigné

La qualité des berges et des milieux attenants est à renforcer pour améliorer leur fonctionnalité écologique. Tout en permettant un accès au public, les actions d'aménagements aux abords des cours d'eau viseront donc à **augmenter la fonction de corridor écologique des rivières en milieu urbanisé et élargir quand c'est possible l'emprise de la trame bleue.**

Il s'agira également de **favoriser, quand la situation le permet, la renaturation des berges pour permettre un développement de la biodiversité et le déplacement de la faune sauvage.** Parallèlement **les berges non imperméabilisées des cours d'eau et des plans d'eau devront, dans la mesure du possible, être préservées et végétalisées.**



Cours d'eau disparu ou canalisé

Les affluents busés pourront être renaturés à l'occasion des projets d'aménagement en tenant compte des anciens tracés et de la topographie. Des actions sur les cours d'eau aujourd'hui canalisés pourront être réalisées. Ainsi la création d'une résurgence ou un débusage partiel du ruisseau de la Piletière à Beaulieu sont envisagés pour le mettre en valeur.

La renaturation des cours d'eau ou leur remise à l'air libre permettra de ralentir l'écoulement de l'eau jusqu'au milieu récepteur limitant ainsi les pics de crues. La renaturation contribue également au bon état écologique des masses d'eau et ainsi à leur bon fonctionnement écologique.

Contribuer à la prévention des inondations par débordements des cours d'eau et par ruissellement urbain en préservant les capacités d'écoulement des cours d'eau et les zones d'expansion de crues et en limitant l'artificialisation des sols et des écoulements

Encadré par le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), le risque inondable est pris en compte dans le cadre de tous les projets d'aménagement par exemple pour Plaisance, Armorique ou Baud-Chardonnet. Certains projets contribuent même à restituer des zones d'expansion de crue, comme le projet des Prairies Saint-Martin.

Les risques d'inondation hors PPRI, par ruissellement urbain ou pour les petits affluents, sont pris en compte par la gestion durable des eaux pluviales. Sur l'ensemble de la ville, et conformément aux préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), cette gestion prévoit **des dispositifs d'infiltration partielle à la parcelle, de stockage-régulation, en surface dès que possible**. Le PLUi impose désormais via **le coefficient de végétalisation, l'obligation de maintenir ou re-créer des surfaces de pleine terre dans tout projet de construction, qui contribuent à la maîtrise de l'imperméabilisation.**

Chaque projet urbain représente l'opportunité de mieux gérer les eaux pluviales et de soulager les réseaux. Ces mesures d'infiltration, de gestion locale et si possible en surface des eaux pluviales contribuent à la gestion du risque inondation, mais également à la préservation du cycle naturel de l'eau et des ressources en eau, à la qualité des rejets pluviaux et au confort de vie des habitants.

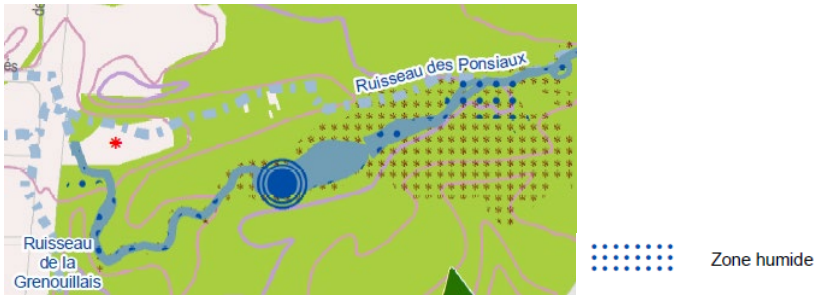
Ces mesures visent à la fois la préservation des ressources naturelles, la diminution du risque d'inondation, mais aussi le confort de vie des habitants.

Veiller à l'amélioration de la qualité de l'eau

Le bon état écologique des cours d'eau reste un enjeu fort sur le territoire de Rennes et le SDAGE fixe des objectifs d'amélioration de la qualité des eaux à l'horizon 2027.
Outre l'efficacité des dispositifs d'assainissement, de gestion des eaux pluviales et de renaturation et restauration des milieux, l'analyse du risque de pollution des sols est à mettre en œuvre dans le cadre des projets. Une meilleure connaissance des sites potentiellement pollués est nécessaire à l'échelle de la ville et un traitement de la problématique devra être réalisé au cas par cas à l'image de ce qui a été fait dans le cadre du projet de parc naturel urbain et de Baud-Chardonnet.

Du point de vue des usages, la question des lieux de baignade est également une préoccupation du projet urbain. Aussi les aménagements viseront à mettre en place les mesures nécessaires, pour **assurer sur le long terme une qualité des eaux**, en particulier au niveau des étangs d'Apigné.

Protéger et mettre en valeur les zones humides



Les zones humides forment une composante essentielle de la trame verte et bleue du territoire. Riches en termes de biodiversité, elles recoupent souvent les milieux naturels d'intérêt écologique. Elles jouent également un rôle de tampon lors des épisodes pluvieux qui ralentit les écoulements. Leur identification précise a permis de faire ressortir leurs enjeux spécifiques, en fonction de leur qualité écologique et de leur contribution à la trame verte et bleue du territoire. Par essence, ces milieux évoluent au fil du temps.



Nouvelle mare créée au Parc Saint-Cyr



Projet de Parc naturel des Prairies Saint-Martin – vue sur les zones humides – agence BASE

Il s'agit donc **d'assurer leur préservation et leur mise en valeur** au travers des mesures suivantes :

- **Intégrer les zones humides dans le cadre des projets** en tenant compte de leurs spécifiés et en appliquant des modes de gestion adaptés à leur fonctionnement ou visant à les améliorer. En effet ces milieux naturels à préserver, participent également à la vie de quartier et sont à faire découvrir (création de belvédères, chemins). En cas de suppression, de nouvelles zones humides devront être reconstituées.

- **Favoriser leurs relations avec les milieux connexes et la trame verte** en créant des continuités entre les différents espaces.

Par ailleurs, la gestion des eaux de pluie au travers de l'aménagement de noues ou de fossés enherbés peut également permettre de recréer des micro-habitats humides pouvant venir enrichir la trame bleue existante.

3. Intensifier la trame verte en réseau et protéger la biodiversité

Au sein de la ville constituée, la mise en œuvre de la trame verte s'appuie sur la mise en réseau des parcs et espaces verts existants en les confortant et en assurant leur connexion à la grande trame naturelle du territoire.

Des franchissements écologiques sont à prévoir ou à renforcer au travers de la rocade pour créer des points de contact forts entre la ville et son territoire agro-naturel. La reconquête d'une trame verte urbaine plus fonctionnelle et assurant un véritable maillage naturel de la ville peut également s'envisager au travers des opérations de renouvellement urbain, au gré des opportunités, mais peut aussi être recherchée de manière plus ambitieuse avec une action forte de mise en relation des parcs et des espaces verts via un renforcement de l'axe naturel des rivières, une reconfiguration de axes urbains végétalisés ou encore à un élargissement végétalisé de l'abord des voies ferrées. Cette armature permet ainsi d'assurer un véritable maillage vert intra-urbain et servir de support aux modes actifs.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Développer un maillage vert pour les usagers, les loisirs et la qualité de vie

Orientation 2 : Renforcer le rôle écologique de la trame verte pour répondre aux enjeux de bien-être et de lutte contre l'ilot de chaleur urbain

Orientation 1 : Développer un maillage vert pour les usages, les loisirs et la qualité de vie



Grande armature verte existante

La nature en ville offre des aménités en termes de cadre de vie, de paysage urbain, de lien social et de santé. En renforçant la présence du végétal dans la ville, l'objectif est d'offrir des ambiances de ville, de quartier, de vie chez soi, de qualité. D'ores et déjà la ville offre de nombreux espaces verts très diversifiés sur l'ensemble du territoire communal. Cette armature verte permet aux trois quarts des rennais de disposer d'un lieu de respiration à moins de 5 minutes à pied de leur domicile. À l'horizon 2035, cette offre de nature sera encore intensifiée afin que 90% des habitants et des usagers puissent en bénéficier et y accéder facilement et rapidement, par la marche ou le vélo.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Préserver et renforcer l'offre d'espaces verts publics**
- ⇨ **Relier les espaces verts entre eux : les parcours paysagers**
- ⇨ **Renforcer les liens vers les espaces agro-naturels en extra-rocade**



Allée piétonne dans le quartier du Blosne

Préserver et renforcer l'offre d'espaces verts publics



Grande armature verte en projet

De nouveaux espaces verts prennent place au sein des opérations d'aménagement réalisées par la ville. Un nouveau parc de 10 hectares s'implante à Beauregard ainsi que des vergers et jardins partagés, parcours sportif et terrains de tennis. Des jardins partagés s'installent sur les ZAC Normandie-Saumurois, Madeleine, Landry, Armorique ou encore sur Plaisance.

Une attention particulière est portée sur les quartiers résidentiels moins bien dotés en espaces verts de proximité (rue de Vern, Sud-Gare, route de Nantes, Jeanne d'Arc). **Les squares existants pourront être étoffés. Les abords des équipements publics pourront être repensés pour définir des espaces de rencontre plus vastes. Certains terrains de sports sous-utilisés pourraient par exemple évoluer vers des espaces de nature.**

L'appropriation des espaces à des fins de jardinage est encouragée notamment via le dispositif "Jardinons nos rues". Il convient néanmoins d'être vigilant sur les secteurs susceptibles de présenter des risques de pollution pour les quels sont proscrites les activités maraîchères.

Outre le développement de l'offre d'espaces verts de proximité accessibles à tous, les aménagements visent à favoriser la végétalisation des rues et de l'espace public.

Pour favoriser l'épanouissement de la biodiversité dans ces espaces, sont intégrées les préconisations de *Schéma directeur aménagement lumière* sur l'éclairage des parcs et notamment l'extinction des lumières la nuit, hormis pour les liaisons fonctionnelles qui font l'objet de dispositifs d'extinction modulables.



Jardins partagés dans la ZAC Armorique

Relier les espaces verts entre eux: les parcours paysagers



Parcours paysager

Equipement participant à la trame verte (cimetière, équipement sportif)

Les principes de parcours paysagers visent à **préserver ou créer de grandes continuités pour les modes actifs reliant les quartiers et les différents espaces naturels et de loisirs, par des aménagements et un traitement paysager qualitatif**. On cherche ici à **mettre en réseau les espaces verts, les équipements de proximité (terrains et salles de sports), les polarités de quartiers et les lieux d'accès aux transports en commun, dans les quartiers et entre les quartiers**.

Outre le souhait de favoriser le développement des déplacements piétons et vélos dans la ville, ces connexions présentent un intérêt pour le développement de la nature en ville et de la biodiversité, en cherchant notamment à diminuer les effets fragmentant liés aux infrastructures linéaires. Ils forment ainsi des vecteurs de franchissement de la rocade, de la voie ferrée et des cours d'eau. Ainsi, dès que cela est possible, la réalisation de ces parcours permettra de **renforcer ou de rétablir les connexions écologiques entre les milieux naturels.**

Ces liaisons doivent ainsi être prises en compte dans les projets. Il convient également de **réserver des emprises adaptées aux connexions envisagées pour assurer leur faisabilité et leur lisibilité**, par des dispositions réglementaires adaptées parfois sur des terrains privés (emplacements réservés, servitudes de localisation, marges de recul…). Elles doivent **assurer un confort pour les utilisateurs et le déplacement des espèces locales**.

Il s'agit également d'inscrire ces liaisons piétonnes et cyclables entre la ville et les espaces de loisirs ou de nature en les déconnectant, si possible, des liaisons automobiles. Enfin ces liaisons seront aménagées avec les structures végétales existantes qui seront ainsi confortées. Ces parcours viennent compléter et renforcer les itinéraires piétons et vélo déjà existants. Ils sont détaillés dans la partie 2 de l'OAP au sein de chaque axe de développement du projet urbain.



Renforcer le maillage de liaisons pour les modes actifs

Renforcer les liens vers les espaces agro-naturels en extra-rocade



Lien ville-campagne

Si la rocade de Rennes constitue une barrière physique entre la ville et la campagne, il existe néanmoins un certain nombre de ponts sans échangeurs et plusieurs passerelles réservées aux cycles et aux piétons qui permettent de la franchir. Certaines traversées se poursuivent via divers cheminements d'intérêt communal et intercommunal formant ainsi des **liaisons loisirs-écologie** entre Rennes et son environnement.

Il s'agit :

- Des promenades le long du canal d'Ille et Rance vers Saint-Grégoire,
- Des liaisons vers la forêt de Rennes à la fois par l'ancienne route départementale de Saint-Sulpice et par le passage des Louvries sur la rocade nord,
- Des promenades le long de la Vilaine par Cesson-Sévigné en direction de la forêt de Rennes,
- De la liaison Rennes vers le Bois de Soeuvres au sud sur la commune de Vern-sur-Seiche, à travers le quartier de la Poterie avec la traversée de la rocade par le viaduc du métro et en bordure du ruisseau du Blosne,
- Des bords de la vallée de la Vilaine vers la zone de loisirs de la Prévalaye,
- De l'ancienne liaison du chemin de la Duchesse Anne reliant Rennes à Montgermont coupé aujourd'hui par la rocade mais néanmoins accessible par la passerelle plus à l'ouest.

Plus globalement, les aménagements futurs viseront à :

- **assurer les continuités avec la mise en valeur des liaisons existantes** (essentiellement les maillages verts piétons/cycles), notamment par la qualité des abords des ouvrages de franchissement de la rocade (Gayeulles/forêt de Rennes, Villejean/Lande du Breil, lien vers Bois de Soeuvres…),
- **veiller aux continuités des cheminements et à leur prolongement avec les communes voisines**.



Conforter les cheminements le long des cours d'eau

Orientation 2 : Renforcer le rôle écologique de la trame verte pour répondre aux enjeux de bien-être et de lutte contre l'ilot de chaleur urbain

La présence de végétation et son intensification jouent un rôle essentiel dans le maintien de la richesse écologique du territoire et contribuent fortement à l'adaptation au changement climatique et à la lutte contre le réchauffement de la ville. Sur Rennes, la trame verte est composée à la fois des sites d'intérêt écologique comme la Prévalaye, le faisceau des Gayeulles, les corridors autour des cours d'eau, de terres agricoles au nord-ouest de la ville en extra-rocade, mais aussi de boisements de qualité et des nombreux parcs ou espaces verts et de loisirs qui maillent le territoire. La trame verte s'appuie également sur l'ensemble des ilots et jardins privatifs. Aussi le PLUi vise **la complémentarité entre la trame verte publique et la trame verte privée en favorisant les liens et les connexions entre les différents espaces qui jalonnent le territoire communal.** Cette mise en relation **renforcera le rôle de la nature dans l'adaptation de la ville aux évolutions climatiques, afin de favoriser le confort urbain et de préserver la santé des habitants.**

Principes d'aménagement

- ⇨ **Mettre en relation les grands espaces naturels : Prévalaye, Gayeulles, Pont-Lagot, coulée verte Patton, Prairies Saint-Martin, bois de Soeuvres…**
- ⇨ **Protéger et mettre en valeur les espaces naturels, les milieux sensibles et le patrimoine végétal**
- ⇨ **Mettre en relation la trame verte publique et la trame verte privée en préservant les cœurs d'ilots verts dans les tissus pavillonnaires**

Mettre en relation les grands espaces naturels : Prévalaye, Gayeulles, Pont-Lagot, coulée verte Patton, Prairies Saint-Martin, Bois de Soeuvres…

Les objectifs ci-dessous portent sur les intentions recherchées à l'échelle du grand territoire pour renforcer les connexions entre les sites naturels majeurs, qui jouent un rôle structurant au-delà des limites métropolitaines. **La mise en place de liaisons entre les grands milieux naturels et les espaces verts permet d'assurer un bon fonctionnement des écosystèmes et contribue en outre à la qualité du cadre de vie urbain de Rennes**.

La grande trame naturelle du territoire repose sur **la diagonale verte** formée par la vallée de la Vilaine aval et le secteur de la Préavalye, la vallée de l'Ille qui pénètre dans la ville jusqu'aux prairies Saint-Martin, la coulée verte Patton et au nord-est du territoire, le parc des Gayeulles, inscrit dans la liaison naturelle vers la forêt de Rennes. Ces secteurs renferment les principales pépites de biodiversité de la ville et la majorité des milieux naturels d'intérêt écologique. **Le projet vise ainsi à assurer des liens entre ces différents jalons et à les mettre en cohérence.** Les continuités existantes ou en devenir doivent être confortées et développées à l'occasion des projets. Tout nouvel aménagement devra assurer les perméabilités pour les déplacements de la faune et dispersion de la flore et ne pas créer de nouveaux obstacles.

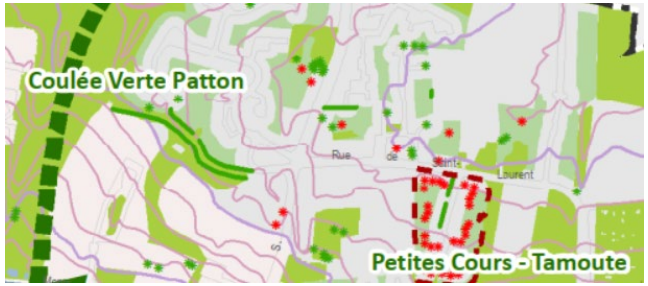
Outre la diagonale verte, s'ajoutent des **axes à préserver et renforcer** comme les vallées du Blosne aval et la liaison vers le bois de Soeuvres ou les vallons du Pont-Lagot et du Brochet au nord-ouest. Au nord-ouest, une mise en relation naturelle plus forte est à rechercher entre le vallon du Pont-Lagot et le parc de Villejean, ainsi que depuis le parc vers les secteurs naturels d'intérêt écologique du vallon des Marais sur la commune de Montgermont, en prenant appui sur l'axe historique du chemin de la Duchesse Anne.



La coulée verte Patton, un maillon fort de la grande diagonale verte

Protéger et mettre en valeur les espaces naturels, les milieux sensibles et le patrimoine végétal

Préserver les massifs forestiers, les principaux boisements et les arbres remarquables



Haie bocagère protégée

Arbre et ensemble paysager protégé

La ville abrite un certain nombre de haies bocagères, bois et boisements en périphérie comme dans les quartiers (parc des Gayeulles, parc de Bréquigny, parc de Villejean, bois des Hautes-Ourmes, bois de la Poterie, abords du boulevard des Monts d'Arrée, bois des Champs Renauds…). Ces milieux jouent un rôle déterminant pour l'installation de la vie des organismes et dans la protection des sols et des espèces. Leur préservation est à la fois un atout pour la faune et la flore et la qualité de vie. En effet, les haies et les arbres assurent des fonctions d'ombrage, de protection contre les vents. Ce patrimoine naturel structure le paysage, tout en offrant également des lieux de convivialité pour les promenades ou les loisirs.

Au-delà de leur intérêt paysager, ces arbres, haies ou ensembles paysagers contribuent au maintien de surfaces naturelles et perméables, à l'alimentation des nappes et à la préservation des ressources en eau. Ils contribuent également au ralentissement des écoulements pluviaux, à la préservation des sols et à la réduction de l'érosion et au rafraichissement de la ville pendant la période estivale.

Ce patrimoine végétal est ainsi protégé au PLUi en fonction de sa valeur écologique, paysagère ou patrimoniale.



Le patrimoine arboré à préserver et mettre en valeur

Protéger les milieux naturels d'intérêt écologique (MNIE)



Milieu naturel d'intérêt écologique à protéger

Conformément au SCoT, **afin de préserver la richesse biologique de ces milieux, ces espaces doivent être protégés en évitant les constructions sur leurs emprises**. Néanmoins, dans les Milieux Naturels d'Intérêt Écologique (MNIE) les plus vastes (étangs de la Prévalaye) ou présentant des enjeux bien identifiés et reconnus (patrimoniaux, touristiques, de loisirs et d'accueil du public, de développement des énergies renouvelables), des équipements en rapport avec ces enjeux ou avec la vocation économique peuvent être admis, s'ils ne remettent pas en cause le caractère et les fonctionnalités naturelles de ces milieux.

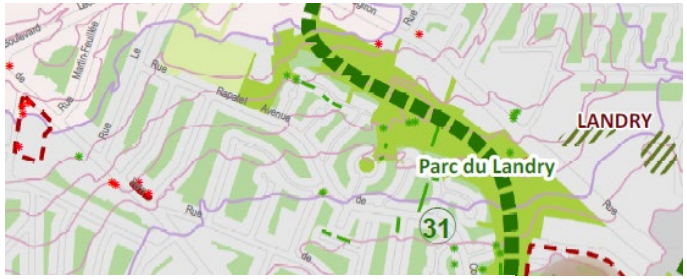
Les MNIE peuvent être intégrés à des opérations d'aménagement dans une logique de projet. Les ouvertures au public peuvent être autorisées sous réserve de prévoir la compatibilité avec le fonctionnement écologique et les objectifs de préservation du réservoir de biodiversité. Les modes d'intervention et de gestion seront différenciés en fonction de la sensibilité des milieux.

De même, les aménagements envisagés doivent être réfléchis de façon à ne pas induire des perturbations sonores, lumineuses supplémentaires pour la faune et à préserver de la surfréquentation des milieux les plus fragiles.



Les étangs de la Prévalaye

Mettre en relation la trame verte publique et la trame verte privée en préservant les cœurs d'ilots verts dans les tissus pavillonnaires



Principe de coeur d'ilot vert à préserver

La préservation ou la création de cœurs d'ilots verts sur l'espace privé est un enjeu fort pour conserver des surfaces perméables permettant l'infiltration de l'eau pluviale, limiter l'augmentation des températures et le phénomène d'ilot de chaleur urbain. La présence de végétation favorise en effet le rafraichissement de l'air. De plus, **la mise en relation des cœurs d'ilot entre eux et leur connexion aux espaces verts publics, permettent d'accroitre leur rôle d'ilots de fraicheur**. En effet, la somme des jardins d'un même ilot, connectés entre eux, est plus performante que la même surface morcelée. Cela sous-entend d'assurer le prolongement linéaire ou en pas japonais de la trame verte et du paysage. Il convient également d'assurer des perméabilités écologiques et visuelles depuis l'espace public vers les intérieurs d'ilot.

Le développement de la végétalisation sur l'espace public et sur l'espace privé peut se faire de manière complémentaire au travers d'initiatives comme les jardins partagés ou le permis de végétaliser. Outre l'intérêt pour la nature en ville, c'est également l'occasion de favoriser le lien social dans les quartiers en créant de nouveaux espaces de rencontres et de convivialité.

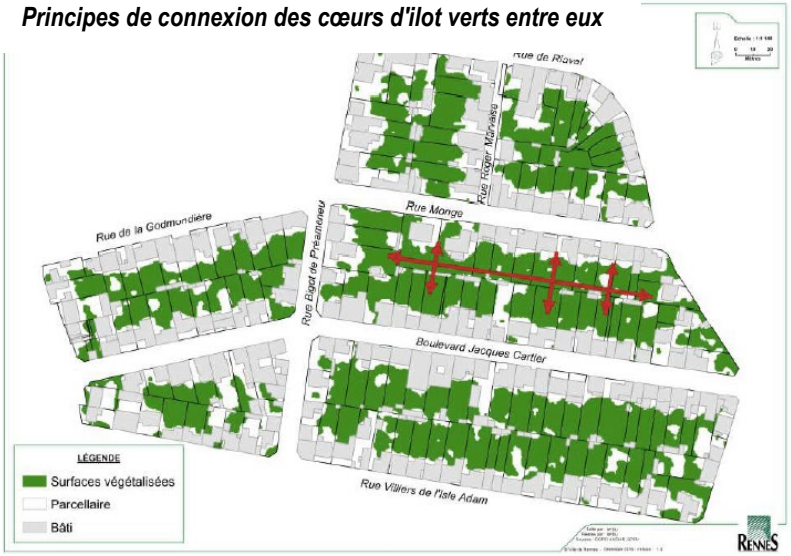
Par ailleurs, pour assurer la qualité de la nature en ville, **des espèces locales non invasives doivent être privilégiées** dans les espaces privés comme dans les espaces publics. Il convient également de **favoriser la présence des trois strates végétales** (herbacées, arbustives, arborées) et de privilégier les clôtures végétales ou de les rendre perméables, afin de permettre le passage de la petite faune. Les espaces libres peuvent accueillir des dispositifs propices à l'installation d'espèces (hôtels à insectes, tas de branchages pour les hérissons…).

Les bâtiments pourront également être des supports au développement de la biodiversité et d'accueil d'habitats pour la faune et la flore (toitures végétalisées, plantes grimpantes, nichoirs…).

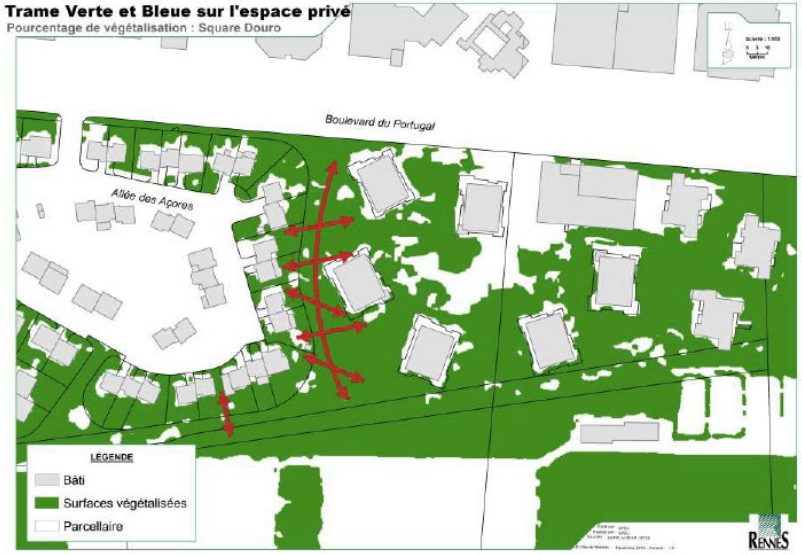


Cœurs d'ilot verts dans le quartier Sud-Gare

Principes de connexion des cœurs d'ilot verts entre eux



Principes de perméabilité entre les cœurs d'ilots et les espaces verts publics



4. Tenir compte de l'histoire de la ville et des quartiers et créer le patrimoine de demain

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine d'hier

Orientation 2 : Renouveler la ville avec le patrimoine

Orientation 3 : Construire le patrimoine de demain, créer une nouvelle strate historique

Orientation 1 : Protéger et mettre en valeur le patrimoine d'hier

Principes d'aménagement

- ⇨ **Mettre en valeur la diversité du patrimoine rennais en intégrant les différentes échelles de l'édifice, des ensembles urbains et du tissu historique**
- ⇨ **Révéler l'inscription du patrimoine bâti dans son contexte paysager par la valorisation des espaces paysagers attenants, des perspectives visuelles et du bâti d'accompagnement**
- ⇨ **Développer des projets respectant l'organisation spatiale et les caractéristiques paysagères, urbaines et architecturales des sites ainsi que des ensembles urbains identifiés**

Appréhender ce qui fait patrimoine aujourd'hui dans la ville et pour les habitants, nécessite de regarder l'ensemble des patrimoines qu'il s'agisse du patrimoine emblématique, ordinaire, paysager, ou mémoriel à la fois dans le noyau historique de la ville et ses abords mais aussi à l'échelle des quartiers. Il s'agit bien d'un tout que nous percevons dans sa pluralité et qui donne une lecture cohérente de l'histoire de la ville entre mémoire et continuité.

Aussi, le PLUi porte une attention particulière à l'ensemble de ces composantes patrimoniales en s'attachant aussi bien à préserver la mémoire de la fabrique de la ville en conservant les ambiances urbaines issues des strates de son évolution que les édifices ou ensembles urbains patrimoniaux qui y sont liés. Ainsi, l'inventaire patrimonial est enrichi afin de mettre en valeur toutes les époques de construction et tous les quartiers et adapter des mesures d'évolution propres à chaque tissu. La prise en compte du contexte dans lequel le patrimoine s'inscrit et en particulier la composante paysagère constitue également un nouveau prisme qui est intégré dans le cadre du développement et du renouvellement de la ville.

Mettre en valeur la diversité du patrimoine rennais en intégrant les différentes échelles de l'édifice, des ensembles urbains et du tissu historique

Le patrimoine de la ville est très riche et de nature différente. Il peut être emblématique ou ordinaire, bâti, urbain ou paysager mais aussi archéologique, mémoriel… Récemment, les **matériaux des fouilles archéologiques** sur les Jacobins, l'Hôtel-Dieu, la place Sainte-Anne et la place Saint-Germain ont fait apparaître des **mobiliers archéologiques exceptionnels** et ces **recherches renouvellent profondément la connaissance de l'histoire de Rennes**, sur un temps long, de la période gallo-romaine à l'époque moderne.

Le patrimoine est ainsi présent à l'échelle des différentes strates historiques de la ville, du centre ancien aux quartiers les plus récents. L'enjeu pour le PLUi est de **porter un regard nouveau sur ce qui fait le patrimoine d'aujourd'hui et d'en avoir une lecture d'ensemble qui fait sens pour les rennais**. L'approche des **thèmes patrimoniaux identitaires qui forgent l'identité du territoire de Rennes** offre une **lecture transversale de ces différentes dimensions du patrimoine,** croisée à l'approche chronologique de l'évolution et la stratification de la forme de la ville dans le temps :

- la **ville d'eau avec l'Ille et la Vilaine,** au cœur de la fondation de la ville de Condate à sa confluence historique, aujourd'hui un **paysage emblématique de la ville** avec ses canaux, écluses et maisons éclusière, ainsi que la mémoire de la batellerie et de la navigation fluviale,
- la **ville close** de l'époque médiévale avec ses fortifications, ses premiers faubourgs hors les murs et ses maisons à pans de bois, anciens remparts dont le projet de valorisation des portes Mordelaises offrira une nouvelle lecture de cette unique entrée de la ville fortifiée encore visible,

- la **ville conventuelle** avec ses nombreux enclos religieux et parcs paysagers (Jacobins, Saint-Melaine, Saint-Cyr…),
- la **ville parlementaire** avec le parlement, ses nombreux hôtels particuliers et demeures (hôtel de Cuillé, hôtel de Cornulier, hôtel de la Moussaye …),
- la **ville universitaire** avec ses palais, écoles et bibliothèques (faculté des sciences économiques, école d'agronomie, palais des sciences Pasteur…),
- la **ville de garnison** (halles et cartoucheries de la Courrouze, caserne Foch, quartier Margueritte..),
- la **ville industrielle** (minoteries, usine à gaz, le technicentre…),
- la **ville des faubourgs** (maisons et immeubles de rapport des rue de Fougères, rue d'Antrain, rue de Vern…),
- la **ville rurale** avec ses manoirs, maisons de retenue et fermes (Champs Rôtis, Noyer, Les Gallets, Hauts-de-Chalais…),
- la **ville des grands ensembles d'habitat social et d'équipements** (Maurepas, Le Blosne, Beaulieu, Villejean…)
- …



Ancienne maison de retenue, dite du Noyer



Maisons de faubourg sur la rue de Vern



Espace public dans les anciennes cartoucheries



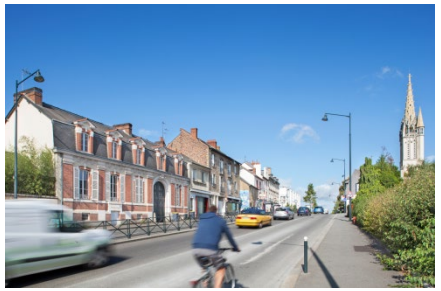
Usine à gaz sur la Vilaine



Grands moulins de Rennes



Tours Brno - Gros Chêne



Rue de Vern



Rue Legraverend

Enfin, le **patrimoine est appréhendé à différentes échelles** : du **tissu urbain historique à l'édifice en passant par l'ensemble urbain** qu'il soit issu d'une **composition architecturale ou urbaine d'ensemble** (cité-jardin, anciens enclos institutionnels, grands ensembles…) ou d'une **séquence urbaine** (rue, alignement…)

Au-delà de l'édifice, l'**inventaire du PLUi précise ces notions d'ensembles urbains** et la **notion de tissu urbain historique est introduite,** afin de préserver les ambiances urbaines du centre historique aux abords du centre ancien et des quartiers, avec notamment la silhouette particulière des anciens faubourgs sur les actuelles entrées de ville (ancien faubourg de la Madeleine sur la rue de Nantes, ancien faubourg d'Antrain …).

Révéler l'inscription du patrimoine bâti dans son contexte paysager par la valorisation des espaces paysagers attenants, des perspectives visuelles et du bâti d'accompagnement

La lecture et l'analyse du **patrimoine bâti révèle une forte relation de l'édifice à son environnement géographique et paysager**. Nombre d'édifices ont été implantés sur des lieux géographiques symboliques témoins d'une histoire et d'usages anciens ("Tertre de Joué", "Motte au Duc", "Butte de Beaumont"…). Le PLUi porte une **attention forte aux particularités de cette géographie rennaise** faite de coteaux, fonds de vallée, plateaux, crêtes, buttes…et à la relation étroite des constructions historiques de la ville avec leur environnement.

L'inventaire patrimonial du PLUi décrit ainsi **chaque édifice dans sa relation au site et au paysage** avec un regard sur son **implantation dans la topographie**, la présence et l'articulation **avec des espaces paysagers d'agrément ou de représentation** (parcs, jardins, allées et alignements d'arbres, cours, boisements, arbres remarquables…).

C'est le cas notamment des enclos historiques qui comprennent souvent un **patrimoine paysager de qualité participant de la mise en scène des édifices** (parc Saint-Cyr, allée plantée de l'entrée d'honneur de l'hôpital Bois Perrin, place d'armes de la caserne Foch…) mais aussi de certains hôtels particuliers qui présentent des **jardins ornementaux avec des essences arborées remarquables** (hôtel Oberthür, hôtel de commandement militaire…) ou encore plus récemment des **grands paysages structurants** des quartiers d'habitat social et secteur d'équipements (coulée verte du campus de Beaulieu, parc en réseau du Blosne…).

Au-delà de la préservation du patrimoine bâti, le PLUi assure ainsi la **protection des espaces paysagers attenants au patrimoine bâti,** ainsi que la **valorisation des perspectives visuelles** et du **patrimoine bâti d'accompagnement** (pavillon d'entrée, mur et clôture d'enceinte…). Les **projets doivent s'insérer et valoriser ces entités bâties et paysagères** de sorte à **préserver le dialogue et la qualité de la composition d'ensemble existante entre ces deux composantes**.



Jardin au cœur du Foyer Rennais



Tours Aunis et Navarre - parc en réseau du Blosne



Entrée d'honneur de l'hôpital Bois Perrin

Développer des projets respectant l'organisation spatiale et les caractéristiques paysagères, urbaines et architecturales des sites ainsi que des ensembles urbains identifiés

L'ensemble urbain issu d'une "composition architecturale ou urbaine"

La composition architecturale ou urbaine est caractérisée par un **ensemble d'édifices organisés sur un site unique à partir d'une composition d'ensemble contribuant à la qualification de l'espace urbain ou à la structuration d'un site**. Il peut s'agir d'enclos historiques liés à de grandes institutions telles qu'une caserne, une prison, une université, un hôpital à l'image de l'Hôtel-Dieu, le quartier militaire Foch, mais aussi de cité-jardin ou d'ensembles tels que le Foyer Rennais, le secteur du Gros-Chêne ou encore le campus de Beaulieu. **Ces ensembles urbains sont souvent constitués selon une pensée urbanistique intégrant une dimension "insertion paysagère" avec parfois des plans-modèles**.

Les enclos institutionnels

Ces ensembles urbains sont caractérisés par une **permanence de tracés régulateurs** régissant l'ordonnancement du bâti, dans un objectif à la fois fonctionnel mais aussi de mise en scène de l'institution représentée et de sa fonction dans la ville. Ces **tracés s'appuyant sur la géographie particulière de chaque site et ses qualités paysagères**, ils sont déterminants dans l'organisation des espaces bâti et paysager et la définition dans certains cas de **perspectives et/ou vues et espaces de représentation** magnifiant les édifices à l'échelle du site mais aussi donnant à voir l'intégration de l'établissement dans la ville.

Les **enclos historiques sont caractérisés par des évolutions importantes dans le temps** avec parfois une mutation fonctionnelle des sites. La juxtaposition de différentes périodes de construction et l'influence de nouvelles pensées urbanistiques couplées à l'héritage parcellaire et aux contraintes des sites, ont souvent générés une **imbrication complexe du bâti et des formes architecturales hétérogènes** (par exemple les strates d'urbanisation de l'hôpital Guillaume Régnier issues de l'évolution du modèle de l'architecture hygiéniste).



Cour d'honneur de l'Hôtel-Dieu



Hôpital Bois Perrin

Les cités-jardins et grands ensembles

Ces ensembles urbains sont conçus à partir d'une **composition d'ensemble du bâti autour du tracé de l'espace public** des rues, places, squares, jardins ou coulée verte organisant un nouveau quartier d'habitat (quartier du Gros-Chêne, square de Terre Neuve, cité de la Touche…) ou d'un secteur d'équipement répondant à une structuration fonctionnelle du site et à ses caractéristiques physiques ou culturelles (campus de Beaulieu). Très souvent, ces tracés s'appuient également sur la **géographie particulière et les qualités paysagères des sites**.

L'**architecture** y peut être **homogène** lorsque l'ensemble urbain a été constitué dans une seule temporalité avec une typologie d'édifices "modèle" reproduits et souvent l'œuvre d'un même architecte (maisons escargots de Maillols) ou d'une inspiration stylistique dominante (architecture régionaliste des maisons de la cité des cheminots). Dans d'autres cas, l'architecture y est plus hétérogène voire d'une architecture modeste à l'échelle de l'édifice (maisons Castors par exemple).



Cité de la Touche



Foyer Rennais



Cité des cheminots



Maisons Champignons

L'ensemble urbain issu d'une "séquence urbaine"

La séquence urbaine est caractérisée par un **ensemble de constructions constituant un alignement sur rue ou un front bâti cohérent contribuant à la qualification de l'espace urbain**. Il peut s'agir par exemple d'une rue ou section de rue avec un alignement du bâti homogène (maisons de la rue Danton, immeubles de rapport de la rue Lobineau). **La séquence urbaine se caractérise ainsi par une forme d'unité architecturale continue et harmonieuse de ces différents bâtis dans la ville**.

On y observe une **cohérence dans l'implantation du bâti par rapport à la rue** - qu'il soit en alignement ou en retrait, dans l'**ordonnancement des façades** (rythme, travées, élément de modénature et décors, matériaux …) ou dans la **volumétrie des différents édifices** (forme de la toiture, nombre de niveaux, accroches ou raccordements entre les différents bâtiments… tels que définis dans le règlement littéral du PLUi).

L'**architecture** y peut être **homogène** lorsque l'ensemble urbain présente une même typologie d'édifices "modèle" reproduits dans le cadre de la création d'un lotissement par exemple (maisons jumelles de la rue Anatole France, hôtels du boulevard de Sévigné) ou de la rénovation d'un faubourg (demeures de la rue Jean Guéhenno par l'architecte Arthur Regnault). Dans d'autres cas, l'architecture est **plus variée** reflétant une diversité typologique ou différentes périodes de construction.



Rue de Fougères



Rue de Fougères

Le classement des édifices au sein des ensembles urbains

Ces deux types d'ensemble urbain peuvent comporter des **édifices de valeur patrimoniale différente** (1*, 2* et 3*) avec des **éléments bâtis singuliers** voir emblématiques (le restaurant universitaire de l'Etoile ou le bâtiment de la Présidence dans le campus de Beaulieu, l'actuel restaurant du lycée Bréquigny…) rapprochés à des éléments bâtis plus communs. Ce patrimoine bâti secondaire n'en est pas moins important, s'agissant souvent d'un **bâti d'accompagnement** participant à la mise en valeur de l'édifice majeur. Ces derniers constituent très souvent une véritable "rotule" ou point singulier dans le site.



RU Etoile (3) - campus de Beaulieu*

L'enjeu dans ces ensembles urbains est bien la préservation de la composition architecturale et urbaine ou de la séquence urbaine – au-delà de l'architecture d'un édifice, d'une organisation du bâti en relation avec l'espace public. Il s'agit donc en préalable de **comprendre l'organisation spatiale et les caractéristiques architecturales des ensembles urbains** afin de **développer ensuite les projets en respectant les principes fondamentaux de ces compositions architecturales et urbaines ou séquences urbaines**. Les projets d'évolution doivent participer de la mise en valeur du patrimoine à l'échelle de l'édifice et de l'ensemble urbain à partir des principes d'aménagement suivants :

- "Composition urbaine ou architecturale" : **mettre en valeur les volumétries du bâti patrimonial dans le respect des tracés régulateurs** pour l'implantation des constructions nouvelles, des extensions et/ou des surélévations et assurer la **préservation des vues et perspectives majeures**.
- "Séquence urbaine" : **mettre en valeur les volumétries et l'ordonnancement du bâti patrimonial** et **respecter les principes d'implantation du bâti** en alignements sur la rue ou en retrait, pour les implantations des constructions nouvelles et des extensions.

Enfin, une attention particulière est attendue pour la **mise en valeur des murs, clôtures, jardins, parfois parc paysager et espaces de représentation structurant l'espace public** dans un objectif d'intégration urbaine et paysagère ainsi que pour la **préservation du patrimoine d'accompagnement permettant la lecture d'ensemble et la mise en scène des édifices majeurs.**

Un recensement des différents ensembles urbains de qualité a été conduit sur le territoire communal. Ces éléments sont regroupés dans un rapport dénommé " Fiche d'Inventaire des ensembles urbains" intégré dans les pièces annexes du PLUi. Celui-ci précise les sites concernés et en détaille les caractéristiques. Il convient de se référer aux fiches correspondantes sur la base de l'identification des ensembles urbains sur le plan de zonage du PLUi.

Orientation 2 : Renouveler la ville avec le patrimoine

Le renouvellement de la ville sur elle-même est une donnée fondamentale de l'évolution urbaine de Rennes à travers son histoire. L'image de la ville qui nous est donné aujourd'hui est le résultat de ces différentes strates d'urbanisation dans le temps dont certains pans méritent d'être révélés afin d'inscrire les projets de demain dans une continuité historique.

Le patrimoine est au cœur de cette ville en mutation et en projet. L'objectif donné par le PLUi est **d'inverser la tendance et faire du patrimoine un élément de projet qui participe à la qualité urbaine notamment dans les sites à fort enjeux de mutation** telles que les grandes emprises institutionnelles et les anciens enclos historiques de l'Hôtel-Dieu par exemple, de Pasteur ou de la caserne Foch ou bien sur les axes d'entrée ville et ses anciens tissus de faubourgs de la rue de Nantes ou la rue de Vern.

Par ailleurs, le PLUi affirme la volonté de **valoriser ce patrimoine bâti à travers une vision dynamique et vivante qui ouvre les possibilités d'évolution** tant en terme d'usage et d'adaptation du bâti de sorte à réactiver ces bâtiments historiques dans la ville de demain en **inscrivant leur évolution dans la modernité**. Aussi, les projets sur les édifices identifiés au PLUi ou aux abords devront concilier conservation, réhabilitation dans le respect du bâti ancien tout en ouvrant les possibilités de prolongement en extension ou surélévation.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Faire du patrimoine un élément porteur de projet et de renouveau et révéler dans chaque projet les dimensions de composition paysagère, urbaine et architecturale**
- ⇨ **Respecter le bâti ancien tout en permettant son évolution et développer de nouvelles formes urbaines respectueuses des implantations et volumétries du patrimoine bâti**

Faire du patrimoine un élément porteur de projet et de renouveau et révéler dans chaque projet les dimensions de composition paysagère, urbaine et architecturale

L'objectif du PLUi est de **positionner le patrimoine** - qu'il soit pris isolément ou bien inscrit dans un tissu historique ou un ensemble urbain – comme un **élément porteur de projet et de renouveau**. Sur les sites à fort enjeux de mutation dans la ville en particulier, le patrimoine devra faire l'objet d'une grande attention.

Aussi, le PLUi affirme la volonté que **chaque nouveau projet révèle tout à la fois la mémoire, les caractéristiques et l'identité de chaque lieu** afin d'en faire émerger le "genius loci" ou l'esprit des lieux. Cela passe nécessairement, pour chaque site de projet, à la connaissance préalable à toute intervention, de l'histoire urbaine du territoire ou quartier concerné et des caractéristiques patrimoniales tangibles qui s'en dégagent aujourd'hui.

Ainsi, s'agissant des enclos historiques comprenant un ensemble bâti complexe et multiple dont **l'intérêt patrimonial réside principalement dans la composition d'ensemble**, ces sites en projet - à l'image de l'hôpital Bois Perrin, la caserne Foch, le centre hospitalier Guillaume Régnier ou l'Hôtel Dieu… devront faire l'objet d'une **réflexion d'ensemble afin de révéler la composition urbaine saillante à préserver**. Dans ces contextes où l'intérêt patrimonial dépasse l'échelle du bâti, il convient de bien **intégrer les dimensions de composition urbaine, architecturale ou paysagère dans le projet**.

Respecter le bâti ancien tout en permettant son évolution et développer de nouvelles formes urbaines respectueuses des implantations et volumétries du patrimoine bâti

Afin d'assurer la pérennité du bâti patrimonial, il est nécessaire de **permettre son évolution et son adaptation aux nouveaux usages et modes de vie avec la possibilité de réversibilité** afin de s'inscrire dans le temps long. Le PLUi a également pour objectif de réhabiliter le patrimoine dans le respect du bâti ancien tout en l'inscrivant dans la modernité et en permettant d'associer ancien et nouveau, au travers des nombreuses possibilités de restructuration, extension ou surélévation qu'offre le patrimoine. Ainsi, à l'instar du projet de reconversion de la caserne Mac Mahon, de nouvelles formes architecturales sont à inventer, valorisant le patrimoine dans chaque nouveau projet, chaque nouvelle opération, afin qu'il contribue à la qualité et à l'identité de notre ville.

Le respect du bâti ancien passe par la **connaissance approfondie de ses caractéristiques historiques, architecturales et constructives**. Une première lecture du patrimoine bâti rennais est donnée par **l'inventaire et l'analyse des grandes familles typologiques** qui le caractérisent. À l'instar de la frise chrono-typologique et du guide de recommandation élaboré pour les abords du cœur historique annexés au règlement littéral du PLUi, l'objectif est de **mettre en lumière la richesse des caractéristiques communes et particulières de chaque typologie rencontrée** sur le territoire de la ville de Rennes. L'observation de principes simples de restauration et réhabilitation du patrimoine bâti doit permettre ensuite, d'une part d'**assurer la pérennité constructive et l'authenticité des édifices** patrimoniaux, et d'autre part, de **s'inscrire dans la continuité d'intervention sur ce bâti**.

Par ailleurs, dans le **cas de démolition partielle ou totale, le respect du bâti ancien est à rechercher par l'évocation de sa mémoire par le réemploi de matériaux**, d'éléments de modénature, décors des façades et des intérieurs et par le respect dans l'implantation de la construction nouvelle, des vues et perspectives historiques, des trames anciennes issues du parcellaire, de l'implantation et/ou volumétrie d'origine du bâti. Ces approches s'inscrivent également dans les **politiques publiques de recyclage ou de l'économie sociale et solidaire,** conformes aux préoccupations de développement durable. Elles participent de la **démarche de réutilisation des matériaux de construction**, tout en contribuant à insérer les nouveaux projets dans leur histoire.

Enfin, le **patrimoine est un vecteur de développement de nouvelles formes urbaines**. Dans le cadre d'un projet, **il peut être le support à la créativité de nouvelles formes urbaines** plus innovantes et plus diversifiées. Il permet de mettre en œuvre d'une part, une **nouvelle façon de faire du projet** et d'autre part, de proposer de nouveaux modes d'habiter, de travailler et de se détendre tout en préservant la mémoire des lieux.

Ainsi, les **futurs projets doivent s'appuyer sur les caractéristiques patrimoniales des lieux** de manière **à faire émerger un projet qui valorise l'édifice patrimonial ou l'ensemble urbain** en révélant son intérêt architectural, paysager ou urbanistique. Les projets doivent **donner à voir le bâti historique** par une **mise en scène et une transition harmonieuse entre l'ancien et le nouveau.** Il s'agit notamment d'observer une **implantation des constructions nouvelles permettant de laisser respirer l'édifice patrimonial** et de prêter une **attention particulière aux caractéristiques de sa volumétrie**.

Orientation 3 : Construire le patrimoine de demain, créer une nouvelle strate historique

Principes d'aménagement

- ⇨ **Prendre en compte le contexte urbain et la géographie**
- ⇨ **Développer des formes urbaines répondant aux enjeux énergétiques et climatiques**
- ⇨ **Promouvoir une architecture audacieuse**
- ⇨ **Produire des logements de qualité adaptés aux besoins des habitants**

La ville est en constante métamorphose, elle fait l'objet d'un renouvellement urbain fort, qu'il est important d'accompagner pour mieux répondre aux différentes problématiques culturelles, identitaires et patrimoniales des quartiers.
Construire pour durer tel est aussi le défi du plan local d'urbanisme de la ville. Au-delà, de la préservation du patrimoine comme moteur de développement urbain, il est important d'interroger les "modes de fabrique" des nouvelles formes urbaines en les confrontant aux enjeux énergétiques, de confort de vie et d'intégration au paysage urbain existant.

Prendre en compte le contexte urbain et la géographie

L'intégration des nouvelles formes urbaines sur le territoire nécessite de comprendre les différentes phases d'évolution et les ambiances urbaines qui constitue la ville, de **faire émerger les caractéristiques principales des sites de projet** pour mieux **intégrer les continuités végétales, paysagères et les persistances patrimoniales** à chaque projet.

Plus particulièrement, il convient de construire une nouvelle strate urbaine qui tire parti et **valorise les qualités architecturales et urbaines des sites**. Les objectifs porteront sur la prise en compte du contexte urbain des sites, en les inscrivant dans leur géographie avec une attention particulière au patrimoine existant et aux enjeux urbains des tissus dans lesquels le projet s'insère.

Développer des formes urbaines répondant aux enjeux énergétiques et climatiques

Les nouvelles formes urbaines répondront aux enjeux climatiques et énergétiques actuels. La consommation d'énergie sera limitée **en encourageant la rénovation des bâtiments du parc ancien** et **en améliorant leurs performances énergétiques.**

Les nouvelles constructions anticiperont autant que possible les normes énergétiques de la RT2020, en **utilisant préférentiellement des matériaux performants bio-sourcés et/ou locaux par le biais du réemploi de matériaux** lorsqu'il y a démolition, afin de réduire la consommation énergétique des bâtis et qu'ils tendent à devenir auto-suffisants voire même des producteurs d'énergie.

D'autre part, les formes urbaines seront réfléchies pour limiter la surface des bâtiments sur l'extérieur et **favoriser leur compacité**. Elles devront répondre également aux réflexions sur l'ilot de chaleur urbain visant à **limiter l'effet "canyon urbain",** lorsque le contexte urbain le permet, avec des formes urbaines qui facilitent la circulation de l'air entre les rues et les cœurs d'îlots, par exemple par le biais de failles.

Les formes urbaines de demain devront être adaptables aux besoins et au confort de vie des habitants dans le temps. Il s'agira dès la conception du projet de **favoriser la réversibilité et son évolutivité** pour anticiper sur un changement de destination nécessaire à de nouveaux usages, en réfléchissant aux hauteurs sous plafond, aux dimensionnements des espaces entre porteurs, à une façade non porteuse pour **favoriser le changement de destination des rez-de-chaussée**, au renforcement des structures pour **favoriser la surélévation…** Cette orientation permet d'aller dans le sens de la préservation des bâtiments sur le long terme et donc de l'atténuation de l'empreinte carbone des constructions.

Promouvoir une architecture audacieuse et diversifiée

La ville regorge d'ambiances urbaines variées aux typologies de logements mélangeant plusieurs époques de constructions. Cette diversité est importante pour garder un panel de choix d'habitats pour la population. En ce sens, l'architecture dans le PLUi sera une alliée pour diversifier les formes urbaines qui participent de la qualité de logements, mais aussi de la qualité du paysage urbain et plus précisément des rues et quartiers.

Les faubourgs notamment seront le support de développement d'une architecture diversifiée. De façon plus ponctuelle, des "lieux singuliers" identifiés sur des croisements entre les faubourgs et des rues de différents quartiers de la ville participeront à **promouvoir une architecture audacieuse** en lien avec leur contexte. Chaque site fera l'objet de dispositions adaptées spécifiques, que les projets devront prendre en compte. L'objectif est de sublimer les caractéristiques intrinsèques de ces "lieux singuliers".

À l'image des réalisations récentes comme par exemple la Descente de Plélan et l'opération de l'îlot de l'Octroi, ces lieux seront construits comme des marqueurs identitaires de la ville. Ces lieux singuliers participeront au même titre que les projets dans le diffus, à **diversifier les hauteurs et les ambiances urbaines** de la ville.

Les formes urbaines de demain seront le support d'une nouvelle dynamique, elles développeront une mixité des fonctions urbaines à l'échelle des quartiers, mais aussi à l'échelle des bâtiments pour favoriser la vie de proximité.

Produire des logements de qualité adaptés aux besoins des habitants

Les opérations d'aménagement et de construction en secteur diffus devront être réalisées avec une attention particulière **au rapport entre espaces intérieurs et espaces extérieurs privés ou publics** qui contribuent à la qualité du cadre de vie. Dans un contexte de renouvellement urbain important et d'intensification des formes urbaines, la préservation ou la création d'espaces libres de qualité participent à la réflexion de la conception d'ensemble du projet.

Ces espaces extérieurs situés en arrière d'îlots et parfois sur la rue ou en continuité avec l'espace public des rues et places devront participer à l'amélioration du paysage urbain pour les promeneurs mais aussi pour les habitants des nouvelles constructions **par un aménagement paysager de qualité et une végétalisation adaptée à la taille de ces espaces**.

Situés sur des dalles à rez-de-chaussée et au premier niveau, ces espaces extérieurs montrent également le paysage de premier plan visible depuis les logements. Ils représentent l'extension des logements vers l'extérieur et devront de ce fait être traités qualitativement dans l'objectif d'améliorer le confort d'habiter.

En outre, **le traitement de ces dalles à différents niveaux** (rez-de-chaussée, premier niveau et toiture) **améliorera l'intégration des éléments techniques** souvent visibles depuis l'espace public ou les logements (climatisation, bouches d'aération, garde-corps…). Des astuces architecturales ou des caches esthétiques pourront être utilisées pour assurer cette intégration de sorte à qualifier la perception de ces espaces.

Tout comme les logements individuels, les logements collectifs offrent des espaces extérieurs permettant des usages variés : des coins de repos à l'ombre ou au soleil, des espaces de jardinage, des terrasses avec des dimensionnements adaptés à leurs usages et confort... Chaque projet fera l'objet d'une réflexion sur ces usages. Il s'agira **d'adapter la taille et la composition des espaces extérieurs à leurs usages possibles**.

Les espaces communs des constructions auront aussi une conception adaptée aux modes de vie actuels et facilitateur du vivre ensemble.

De la même manière, la luminosité des logements joue un rôle important dans le bien-être chez soi et dans la santé au quotidien. **Les logements privilégieront donc une double orientation** et les typologies de bâtis seront réfléchies de manière à **favoriser des logements traversants**.

À l'échelle de la rue, les volumes bâtis seront conçus **en veillant à limiter autant que possible les ombres portées** sur l'espace public.

Partie 2.2 Les axes de développement du projet urbain

Introduction

Le projet urbain est pensé sur l'ensemble de la ville, mais aussi à une échelle quartier. Parce que la ville se veut pratique, facile à vivre, le projet urbain cherche à améliorer les liens entre les quartiers de manière à rendre les mobilités plus fluides, plus évidentes.

Cette connexion inter quartiers a été facilitée avec la mise en œuvre de la première ligne de métro rennais, ainsi les quartiers de Villejean ou bien du Blosne qui souffraient de leur éloignement du cœur de ville se sont rapprochés en temps de parcours du centre-ville et des quartiers environnants. La seconde ligne de métro et sa mise en réseau avec la première ligne auront pour effet de poursuivre le rapprochement des quartiers, notamment celui de Maurepas ou bien du nouveau quartier de la Courrouze, au reste de la ville.

Tout en revisitant les parcours de proximité, ces nouvelles stations de métros insufflent une dynamique urbaine par l'accessibilité efficiente qu'elles proposent. Ce sont les nouvelles polarités/centralités de demain autour desquelles l'espace public et les formes urbaines en lien avec les affectations à accueillir sont repensées.

En dehors de ces centralités, les relations urbaines des quartiers restent à améliorer dans de nombreux lieux de la ville. En effet, des infrastructures telles que la voie ferrée ou certains grands boulevards (park-way) sont vécues comme des césures urbaines. L'enjeu pour la ville est de reconquérir ces espaces et leurs pourtours de manière à en faire des lieux d'irrigation pour les quartiers et des porteurs de projets.

Par ailleurs, les aménagements des villes se sont souvent construits en prenant insuffisamment en compte le rapport au paysage. Pourtant, les grandes entités coteaux, plateaux et fonds de vallée constituent les socles géographiques de l'organisation du territoire. Chaque quartier possède une géographie, une histoire urbaine et un paysage spécifique.

La ville de Rennes s'inscrit dans un paysage de trois vallées, l'Ille, la Vilaine et le Blosne (affluent de la Vilaine). Les buttes de Coësmes, les buttes du Landry, les buttes de Beauregard, les points hauts de la ville agrémentent cette géographie et les ambiances urbaines associées.

La ville offre un panorama de paysages en lien avec la géographie du site. Ils participent de l'ambiance urbaine et du cadre de vie de la population. Les projets d'aménagement futurs prendront mieux en compte cette dimension paysagère et les enjeux associés à chaque axe de projets. Chaque axe de projet intègre différentes orientations thématiques en fonction des enjeux globaux : des questions d'espace public à requalifier, de traitement des espaces verts, de mise en valeur d'espaces urbains par des formes urbaines adaptées, de mobilités piétons-cycles à améliorer…

Ce que dit le PADD

Comprendre la construction d'une ville passe par la compréhension du territoire dans lequel elle s'inscrit, à la fois dans sa géographie et son histoire. Plus précisément, il s'agit de décrypter les grands changements marquants du territoire qui font la ville d'aujourd'hui.

Afin de créer des connexions plus rapides entre les villes et pour répondre à l'évolution des modes de déplacement, de grandes infrastructures se sont déployées à des périodes diverses sur les territoires. Elles ont parfois fragmenté les logiques géographiques afin de faciliter leurs implantations sur les différents reliefs des territoires.

Le projet urbain s'attache à mieux comprendre cette géographie de la ville et à valoriser les continuités urbaines et paysagères, pour mieux mettre en relation les habitants avec leur environnement. Il s'agit aussi de donner un nouveau cadre et une méthodologie pour les futurs aménagements de la ville. Entre routes de crêtes, buttes et vallées, le territoire rennais offre un panorama qu'il faut continuer à révéler. C'est sur cette géographie et en continuité avec l'histoire de la ville que les projets de demain s'articuleront pour prendre en compte des contextes variés, pour affiner notre approche au territoire.

Cette organisation urbaine existante, issue du contexte géographique et de l'histoire de la ville, préfigure les lieux de projets de demain et la valorisation des sites singuliers de la ville.

Ces axes de projet déclinés ci-après, permettent de porter un nouveau regard sur le territoire. Ils découlent de situations différentes selon leur nature et leur influence sur la ville et forment des secteurs de cohérence spatiale dans lesquels s'inscriront et s'articuleront, les différents lieux de projets d'ici 2030-2035 :

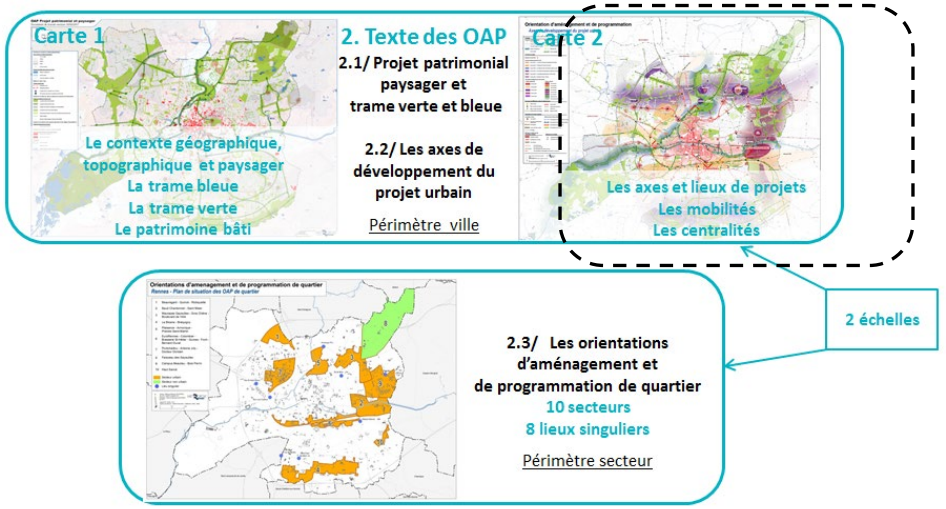
1. Un centre-ville à la confluence des vallées à intensifier à partir du métro

2. Les faubourgs et entrées de ville

3. Les axes structurants de quartier :

- Les vallées de l'Ille et de la Vilaine,
- Les routes de coteaux autour du faisceau ferroviaire,
- Les trois grandes traversées :
  - D'ouest en est, de Beauregard aux Gayeulles,
  - Du nord au sud, des Gayeulles à la Poterie,
  - Le vallon du Blosne du quartier sud,

4. Les sites et lieux singuliers de la ville.



Les OAP: - 1 texte et 2 cartes synthétisant les orientations et principes d'aménagement à l'échelle communale
- des orientations d'aménagement et de programmation de quartier sur 10 secteurs de projet et 8 lieux singuliers

1. Axe de projet 1 : Un centre-ville historique et géographique à révéler



Vue aérienne sur le centre-ville, vue sur le parc du Thabor et l'école Saint-Vincent

Éléments de contexte

Le centre-ville de Rennes, cœur historique de la cité, est le lieu des rencontres, le lieu que partagent tous les Rennais et les habitants de la métropole.

Le centre-ville est aussi doté d'un patrimoine emblématique, il combine des commerces, de nombreux lieux de loisirs, culturels et touristiques et des équipements structurants. Il est le "cœur battant" qui donne son rythme à la ville, au fil des journées, des nuits et des saisons. Riche de ses 21 000 habitants, c'est aussi un quartier habité vivant, de proximité, avec ses services et ses animations. Dans les prochaines années, Rennes et sa métropole, capitale de la Bretagne, se transformeront de manière importante. Ces évolutions concernent tout particulièrement le centre-ville : Ligne à Grande Vitesse (LGV) en 2017 et nouvelle gare en 2018, centre des congrès en 2017, seconde ligne de métro en 2020…

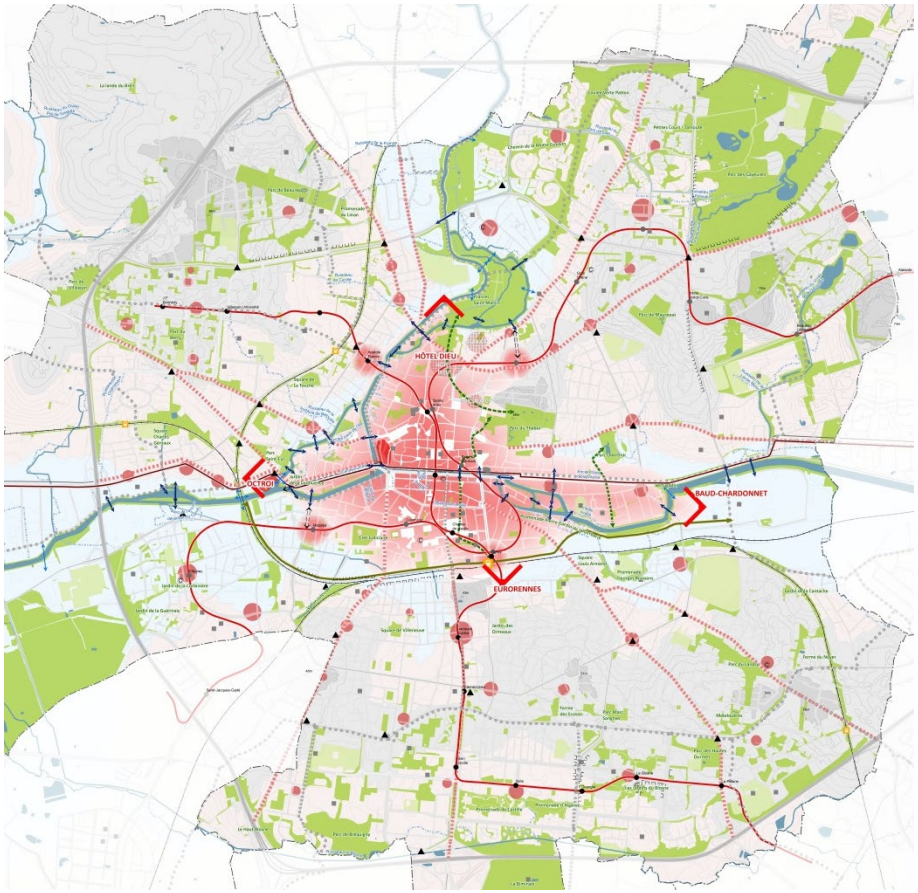
Comment accompagner le déploiement du "centre-ville" d'aujourd'hui au statut de "centre du cœur de métropole" de demain ? Cela nécessite de réfléchir à son échelle, à son accessibilité, et de miser sur ses atouts : son patrimoine, la présence du fleuve, ses commerces, son accessibilité. Cela implique aussi d'y maintenir une diversité de fonctions, en réhabilitant et en développant les logements et l'activité économique du quartier. Le développement des faubourgs participera également de l'extension de la dynamique du centre-ville vers les quartiers.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Intensifier le centre-ville

Orientation 2 : Déployer le centre-ville à travers de nouveaux projets : EuroRennes, Baud-Chardonnet, Hôtel-Dieu, Prairies Saint-Martin, îlot de l'Octroi

Orientation 3 : Poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville



Orientation 1 : intensifier le centre-ville

L'intensification du centre-ville aura pour objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants du quartier. Sa pratique au quotidien se développera en adaptant les mobilités en lien avec les différents attracteurs du centre-ville élargi. L'intensification de l'offre résidentielle, de nouveaux équipements culturels, de nouveaux commerces tout en pérennisant les commerces existants de proximité seront les éléments moteurs de la dynamique du centre-ville.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Valoriser l'Ille et la Vilaine et sa confluence en travaillant sur des formes urbaines adaptées et sur des porosités végétales, visuelles entre le fond de vallée et les coteaux**
- ⇨ **Poursuivre la dynamique commerciale et renforcer les liens entre le nord et le sud du centre-ville**
- ⇨ **Développer les pratiques piétonnes et cyclables en lien avec les différents espaces publics**
- ⇨ **Affirmer le caractère des places, boulevards et rues par des aménagements appropriés, par un traitement se référant à une écriture architecturale et paysagère en appui à leur histoire urbaine.**

Valoriser l'Ille et la Vilaine et sa confluence en travaillant sur des formes urbaines adaptées et sur des porosités végétales, visuelles entre le fond de vallée et les coteaux

Les projets le long des cours d'eau devront participer d'une part à **l'animation de la Vilaine et de l'Ille par une implantation bâtie orientée** ou un urbanisme valorisant la présence de l'eau, d'autre part à **l'intégration des anciens cours d'eau ou cours d'eau disparus** dans l'organisation urbaine des constructions.

Une attention particulière sera apportée aux continuités visuelles depuis les coteaux vers le fond de vallée, de manière à privilégier les repères des cours d'eau pour les habitants et pour mieux intégrer la présence de l'Ille et de la Vilaine dans le cadre de vie des Rennais.

Les hauteurs de constructions seront adaptées en fonction de leur rapport aux cours d'eau. Dans le cas d'implantation sur des coteaux de forte pente, les hauteurs devront prendre en compte les différences de niveaux entre le fond de vallée et le haut du coteau pour ne pas créer de barrières visuelles sur les niveaux bas.

Les **constructions bâties devront être discontinues le long des quais** de l'Ille pour laisser place à des perméabilités visuelles et limiter l'effet front bâti le long des cours d'eau. Les quais seront ainsi aménagés en **favorisant des porosités végétales** et **des liaisons piétonnes** depuis le haut des coteaux vers les berges de l'Ille.

Poursuivre la dynamique commerciale et renforcer les liens entre le nord et le sud du centre-ville

La dynamique du cœur marchand est un des moteurs de l'attractivité du centre-ville. Conformément au périmètre de centralité défini dans le SCoT, le centre-ville marchand sera conforté et élargi. Divers projets s'y développeront comme par exemple celui des halles centrales qui seront la locomotive d'un pôle gourmand du centre-ville ou encore le projet du Palais du Commerce au cœur du réseau commercial du centre-ville.

Des linéaires commerciaux le long de la trame viaire principale seront développés entre le nord et le sud de la ville. Ainsi, de la rue de Saint-Malo, en descendant la rue Le Bastard puis en direction de la gare, un parcours commercial diversifié sera renforcé de manière à valoriser et intensifier le pôle gourmand existant.

La qualité de ce parcours commercial passera par la diversité de l'offre commerciale : enseignes référentes, jeunes concepts, artisans et commerçants créatifs, marchés doivent trouver une place de choix et des conditions d'accueil immobilières adéquates à leurs activités.

Les quelques projets qui concourent à cette orientation seront :

- Le Palais du Commerce qui a vocation à développer ses fonctions commerciales
- Le centre commercial Colombier qui devra faire l'objet d'un projet de requalification
- L'ilot de la Trinité Monnaie avec une nouvelle offre hôtelière et de restauration.

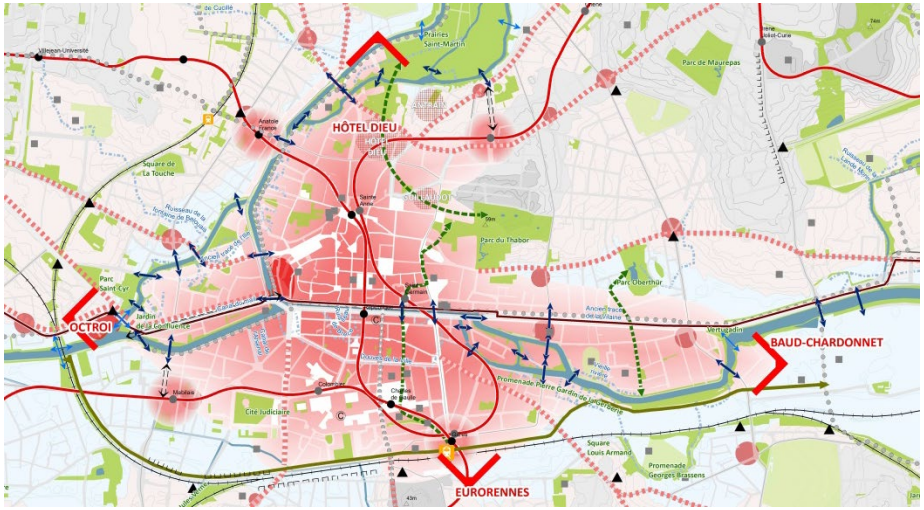
Développer les pratiques piétonnes et cyclables en lien avec les différents espaces publics

L'intensification du centre-ville est associée au développement des nouveaux modes de déplacements : les pratiques piétons-cycles qui prennent une place plus importante dans l'aménagement des voieries et des espaces urbains. Le rééquilibrage entre stationnements automobiles et l'offre d'espaces publics partagés s'est accéléré ces dernières années. Le Mail François Mitterrand reliant les espaces naturels de la Confluence au centre historique est un exemple de cette évolution contribuant à l'extension du centre-ville.

De nouveaux espaces publics permettront demain d'aller plus loin dans la démarche de piétonisation et de déplacements à vélo dans la ville. Le projet des portes Mordelaises, tout en révélant un patrimoine remarquable de la ville et l'histoire de ses fortifications, reliera facilement le Mail François Mitterrand au centre ancien, vers la place des Lices.

L'arrivée de la seconde ligne de métro apportera aussi une dynamique des flux piétons et une qualification de nombreux espaces publics. Les stations Saint-Germain, Jules Ferry développeront des espaces publics supplémentaires de qualité au plateau piétonnier existant, s'inscrivant dans le réseau de places du centre-ville.

Le projet Réseau Express Vélo (REV) a pour objectif de faire du vélo et plus encore du vélo à assistance électrique, un mode de déplacement à part entière partout là où il constitue une alternative crédible et performante face aux modes motorisés.



La place de Bretagne, par laquelle transitent déjà aujourd'hui plus de 3000 cyclistes par jour sera confortée en tant que point névralgique de ce futur réseau, grâce à l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle positionnée à l'est de la place. Reliant le boulevard de la Liberté à la place Foch, les projets d'espaces publics assureront également la connexion avec le quai de la Prévalaye dont la piste cyclable existante sera élargie. De la même manière, sur la partie est du centre-ville, les aménagements cyclables existants le long des quais et berges seront mieux reliés entre eux avec de nouveaux aménagements cyclables structurants sur le quai nord entre la place de Bretagne et le pont de Châteaudun. Ils participeront au réseau cyclo-touriste de la métropole.

Cette transformation des espaces publics de la ville s'accompagne également d'un développement des réseaux de transport bus et d'une circulation apaisée des voies du centre-ville.

Affirmer le caractère des places, boulevards et rues par des aménagements appropriés, par un traitement se référant à une écriture architecturale et paysagère en appui à leur histoire urbaine

Les édifices majeurs méritent une valorisation par l'aménagement de l'espace public. Un parvis permet ainsi de créer un événement dans l'espace public par un traitement particulier qui dialogue avec la façade du monument qu'il précède, où le nivellement constitue une invitation à contempler la façade, voire à y pénétrer.

Tout comme les monuments isolés, les espaces publics et leurs mobiliers participent de l'animation de l'espace urbain et du paysage de la ville. Par exemple les fontaines, les grands escaliers extérieurs autour des places et les aménagements de stations de métro sont autant d'éléments d'enrichissement de l'histoire architecturale, à traiter comme des points d'animation de la ville.

Pour une meilleure cohérence de cette façade de quai et une lisibilité de la forme urbaine, les espaces qui ont été comblés doivent retrouver une logique de composition urbaine qui fasse référence à la forme historique des quais. Il s'agit de rappeler la présence de l'eau, de suggérer la limite de quai et de retrouver une lecture de l'espace d'origine par un traitement spécifique, dans lequel la question du nivellement sera essentielle, sans pour autant créer de nouvelles coupures dans la ville.

La troisième enceinte de la ville, reste bien lisible en plan, par l'emprise du boulevard de la Liberté. Il convient de mieux évoquer le tracé de cette ancienne limite de ville en mettant en œuvre un projet d'ensemble de l'espace public de la place de Bretagne au parvis du musée des Beaux-Arts, avec un traitement particulier des deux anciennes portes sud de la ville, devenues aujourd'hui des parvis : face à la halle de marché couvert et au débouché de la rue Saint-Thomas.

Orientation 2 : Déployer le centre-ville à travers de nouveaux projets : EuroRennes, Baud-Chardonnet, Hôtel-Dieu, Prairies Saint-Martin, Ilot de l'Octroi

Le centre-ville s'étendra sur ses quatre points cardinaux. Son étirement se fera vers le sud de la ville avec l'opération EuroRennes située en limite du quartier Sud Gare ; vers le nord de la ville avec l'opération de requalification de l'Hôtel-Dieu ainsi que le nouveau poumon vert de la ville "Les Prairies Saint-Martin" ; vers l'ouest avec l'ilot de l'Octroi à la confluence de la Vilaine et de l'Ille ; enfin vers l'est, grâce au nouveau quartier de Baud-Chardonnet composé de nouvelles activités et d'espaces structurants (quais, berges, parc…).

Principes d'aménagement

- ⇨ **Préserver et mettre en valeur la qualité des vues et des axes de composition urbaine**
- ⇨ **Valoriser les nouvelles centralités urbaines en facilitant leur accès et leurs liens aux équipements et commerces**
- ⇨ **Accueillir de nouveaux attracteurs contribuant à la dynamique du cœur de métropole**
- ⇨ **Permettre l'évolution des tissus en ayant une attention à la cohérence urbaine**
- ⇨ **Développer des parcours en lien avec l'extension du centre-ville**

Préserver et mettre en valeur la qualité des vues et des axes de composition urbaine

En s'insérant à la confluence de l'Ille et de la Vilaine, la ville a développé des axes de vues issus des rues, places, avenues. Le plan Gabriel au 18e siècle, après le grand incendie de 1720, a notamment permis, par son maillage orthonormé, de former des continuités visuelles importantes à la composition urbaine du centre-ville.

Des axes de composition forts complètent ce maillage et participent de l'extension du centre-ville :

- Le mail François Mitterrand à l'ouest du centre-ville qui relie l'opération de l'Octroi au centre-ville,



Perspective sur le mail François Mitterrand depuis la place Maréchal Foch

- Les quais de Lattre de Tassigny sur la frange ouest du centre-ville jusqu'au Prairies Saint-Martin,



Écluse du mail à la jonction entre la Vilaine et le canal d'Ille et Rance

- Les quais Aristide Briand à l'est qui rejoignent le quartier Baud-Chardonnet,



Vue sur le centre-ville depuis Baud-Chardonnet à l'est

- L'Avenue Jean Janvier qui fait le lien avec l'opération EuroRennes.

Chaque axe de composition est constitué d'espaces publics et de mobilités piétons-cycles à préserver ou à requalifier. Ils seront mis en valeur par un traitement soigné des quais et du profil de voies.

Valoriser les nouvelles centralités urbaines en facilitant leur accès et leurs liens aux équipements et commerces

Avec l'arrivée de la ligne B, de nouvelles centralités émergent. Les stations **Mabilais, Colombier, Saint-Germain et Jules ferry** seront de nouveaux lieux d'intensités du centre-ville.

Les stations Mabilais et Jules Ferry participeront de l'extension du centre-ville en proposant un accès aux quartiers résidentiels sud-ouest et aux quartiers nord-est de la ville en accroche à la rue de Fougères au nord et plus particulièrement aux différentes facultés de droit, de sciences économiques de la place Hoche, des sciences politiques, boulevard de la Duchesse-Anne, ainsi que des différents lycées et collèges de la partie nord du centre-ville.

Plus particulièrement, la station Jules Ferry permettra de renforcer le lien entre le centre-ville et les Prairies Saint-Martin par un aménagement paysager à caractère de jardin le long de l'avenue Jules Ferry qui mène vers la rue d'Antrain, puis une venelle vers le cours d'eau de l'Ille.

La station Mabilais à l'ouest du centre-ville ouvrira un espace public en lien avec la Vilaine via une promenade plantée le long de la rue Malakoff et avec les commerces de proximité.

Les autres stations de métro, Saint-Germain et Puits Mauger, Saint-Anne et Gare participeront à l'intensification du centre-ville. De nouveaux espaces publics seront aménagés en lien avec les équipements existants.

Ainsi, la station Puits Mauger situées entre le rue de Plélo et la rue du Puits Mauger mettra en relation le parc de la cité judiciaire avec les pôles d'échanges et les équipements de la place du Champ de Mars (le Liberté, le Gaumont, les Champs Libres…). Sa position stratégique permettra de faire le lien entre le Colombier et le centre historique par le biais d'un parcours mieux identifié vers la place de la République, puis vers la place de la Mairie.



Perspective sur les futurs aménagements autour de la station de métro Saint-Germain

Accueillir de nouveaux attracteurs contribuant à la dynamique du cœur de métropole

Il conviendra de veiller au renforcement de l'attractivité du centre-ville et à son développement en tant que cœur de la métropole.

L'opération de reconversion de l'Hôtel-Dieu est un des sites stratégiques pour le déploiement du centre-ville vers le nord. Sa situation privilégiée aux abords du centre ancien et des Prairies Saint-Martin via le parc des Tanneurs, lui confère un rôle important dans la dynamique du centre-ville. L'opération permettra d'ouvrir ce site historique au reste de la ville en proposant des activités et des espaces partagés aux rennais. Elle favorisera des fonctions urbaines mixtes avec une prédominance de logements.

Divers îlots du cœur de ville participeront aussi à cette intensification du centre. On citera notamment les exemples suivants :

- Îlot Hoche / îlot universitaire
- Îlot Guillaudot
- Îlot Portes Mordelaises
- Îlot Trinité-Monnaie
- …

Le traitement par îlot répond à la préservation de la trame viaire historique en place et à un travail précis à faire sur l'existant constitué de la ville ancienne.

Permettre l'évolution des tissus en ayant une attention à la cohérence urbaine

La cohérence urbaine passe par des interventions adaptées sur les bâtis existants, mais aussi par une intégration soignée des opérations nouvelles. Les réflexions pour chaque projet devront se faire à la fois à l'échelle de l'îlot et à l'échelle de la parcelle. Il s'agit d'insérer des constructions sans nuire à la qualité des îlots en respectant leur caractère urbain et leur histoire. En ce sens, les futurs projets devront dialoguer en termes d'implantation et de volumétries avec les constructions existantes. Le patrimoine existant identifié devra être le moteur du développement de nouvelles formes urbaines.

La reconversion de l'Hôtel-Dieu intègre cette orientation de prise en compte du patrimoine. La structure principale historique sera préservée et les nouvelles constructions se feront dans le respect de la composition d'ensemble d'origine.

De la même manière**, l'opération Guillaudot** préservera les bâtiments patrimoniaux. La reconstitution de l'îlot permettra d'ouvrir ce site au reste du quartier et fera le lien plus précisément entre la place Hoche et le groupe scolaire Jean Zay.

L'opération de l'Adoration, rue d'Antrain intégrera dans sa mutation les éléments patrimoniaux présents et l'histoire de ce lieu d'enseignement le plus ancien de Rennes. Ainsi sa position de belvédère en accroche sur le faubourg de la rue d'Antrain sera mise en valeur.

Développer des parcours en lien avec l'extension du centre-ville

Les parcours paysagers du centre-ville accompagnent son étirement sur ses quatre points cardinaux et viennent renforcer les liens vers les nouveaux lieux d'intensité.

Les cheminements existants le long des berges de l'Ille et de la Vilaine seront confortés et rendus encore plus accessibles et plus lisibles.

(1) Le confort des circulations piétonnes et cycles le long des berges du canal de l'Ille est amélioré depuis le pont de Bretagne jusqu'au Prairies. Le passage par le bras de l'Ille, depuis le square Antoine Jagu sera renforcé dans le cadre de la mise en valeur du lavoir de Chézy qui sera connecté grâce à l'aménagement d'une nouvelle passerelle. Les allées longeant le cours d'eau entre le boulevard Maréchal de Tassigny et l'ilot de l'Octroi seront également maintenues et valorisées.

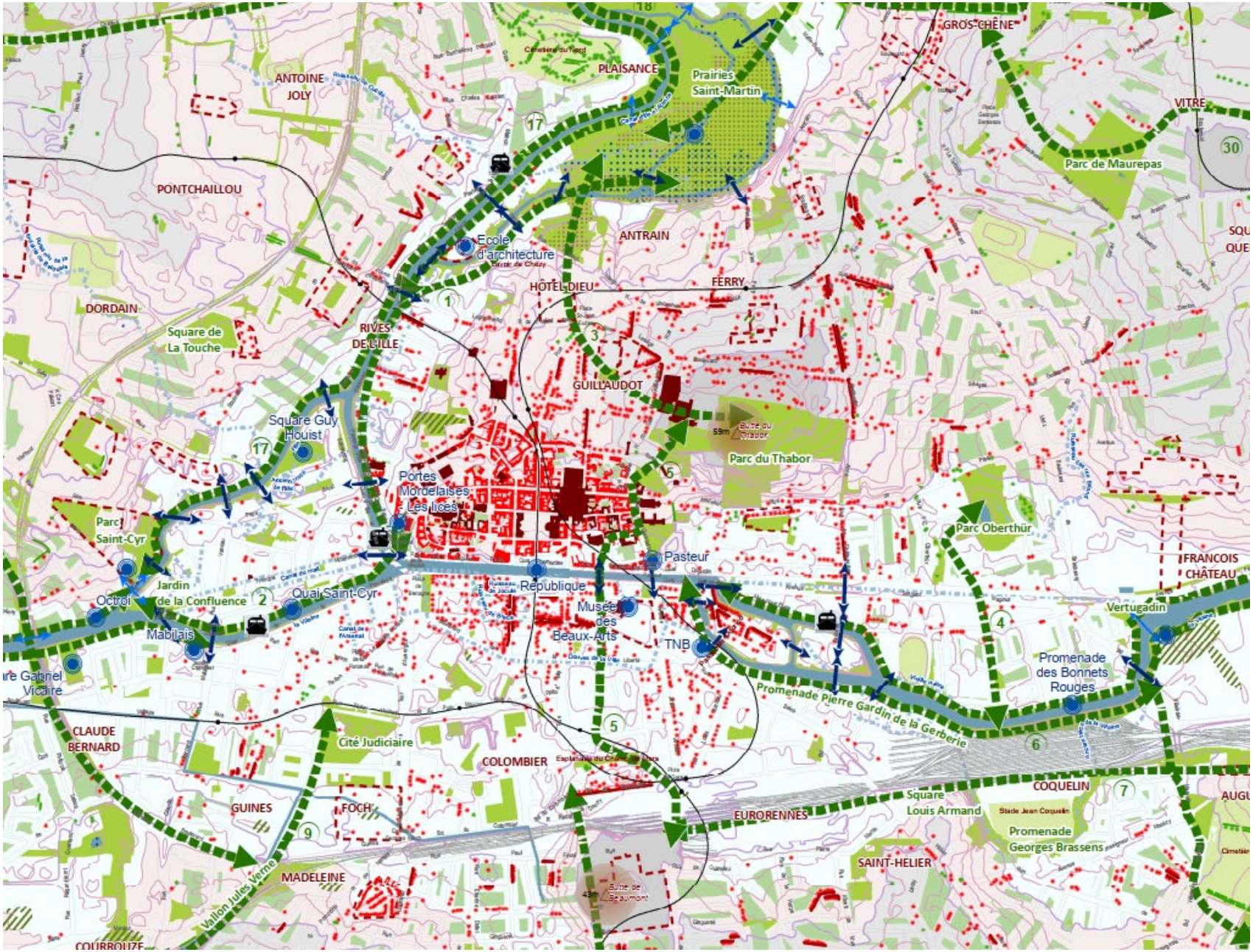
(2) Une continuité est affirmée entre le jardin de la Confluence, le quai Saint-Cyr et la promenade des Portes Mordelaises.

(3) Par ailleurs, un parcours paysager est esquissé entre le parc des Prairies Saint-Martin et le parc du Thabor qui sont deux grandes destinations à l'échelle de la ville. Il passe par le parc des Tanneurs, le mail de l'Hôtel-Dieu, la place Hoche et la rue Saint-Melaine. Sur ce parcours qui s'appuie sur des tracés existants, il s'agit de renforcer la lisibilité du lien entre les deux grands parcs et de favoriser la présence du végétal.

(4) Un principe de continuité paysagère entre le parc Oberthür et la Vilaine via le square Roland Garros, la rue Jean-Malo Renault, puis la rue Bertrand Robidou dans le quartier Alphonse Guérin est également à affirmer.

(5) La nouvelle passerelle aménagée entre le parvis sud et le parvis nord de la gare de Rennes établit quant à elle une connexion de part et d'autre du fleuve ferroviaire, renouant ainsi les quartiers sud au centre-ville. Celle-ci traverse l'esplanade du Champs de Mars, puis l'esplanade Charles de Gaulle. Elle emprunte le passage entre la Cité Internationale et le Liberté, rejoint les quais de la Vilaine par la rue des Carmes. Elle traverse la place Saint-Germain, retrouve la rue Gambetta et remonte celle-ci jusqu'au square de la Motte puis la place Saint-Melaine pour s'achever enfin au parc du Thabor.

(6) **(14)** À l'est, les liens vers le futur quartier Baud-Chardonnet, se font par les promenades existantes le long de la Vilaine (allée Marc Elder, promenade des Bonnets Rouges, promenade Pierre Gardin de la Gerberie, valorisation de la berge sud d'Alphonse Guérin). Une passerelle permettra la traversée entre Alphonse Guérin et Baud-Chardonnet au droit du projet de parc du nouveau quartier.


GROS-CHÊNE
PLAISANCE
Prairies Saint-Martin
ANTOINE JOLY
VITRE
Parc de Maurepas
PONTCHAILLOU
ANTRAIN
Ecole d'architecture
HÔTEL-DIEU
FERRY
DORDAIN
Square de La Touche
RIVES DE L'ILLE
GUILLAUDOT
Square Guy Houist
Parc du Thabor
Portes Mordelaises Les Ilices
Parc Saint-Cyr
Parc Oberthür
Pasteur
FRANÇOIS CHÂTEAU
Jardin de la Confluence
Quai Saint-Cyr
République
Octroi
Musée des Beaux-Arts
Vertugadin
Mabilais
TNB
Promenade des Bonnets Rouges
Promenade Pierre Gardin de la Gerberie
CLAUDE BERNARD
Cité Judiciaire
COLOMBIER
COQUELIN
GUINES
FOCH
EURORENNES
Square Louis Armand
Promenade Georges Brassens
SAINT-HELIER
MADELEINE
Vallon Jules Verne
COURROUZE

Orientation 3 : poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville



Rue de Fougères



Les faubourgs sont constitués de tissus hétérogènes représentatifs de différentes périodes d'urbanisation de la ville. Ce sont également les portes d'entrée de la ville et du centre-ville.

Plusieurs faubourgs partant du centre-ville sont identifiés :

- La rue de Saint-Malo au nord-ouest de la ville, porte d'entrée du nord de la ville,
- La rue de Fougères, la route de Crête menant vers Cesson-Sévigné,
- La rue d'Antrain, ancienne route vers le Mont-Saint-Michel, qui longe les Prairies Saint-Martin et le quartier Patton,
- La rue de Paris, route longeant sur le coteau la Vilaine et menant à Cesson Sévigné,
- La rue de Chateaugiron, au sud-est de la ville, qui traverse les secteurs du Landry et du cimetière de l'Est,
- La rue de Vern, en continuité avec la rue Saint-Hélier du centre-ville et porte d'entrée en lien avec le métro de la Poterie,
- La rue de Nantes, au sud-ouest de la ville, qui longe la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande,
- La rue de Lorient, à l'ouest de la ville, longe la Vilaine vers la Prévalaye,
- La rue de Brest, qui prend source à l'ouest du centre-ville, le long de Bourg l'Évêque et continue jusqu'à Villejean en entrée de ville.
- La rue de Saint-Brieuc commence au bout du Mail François Mitterrand et rejoint en entrée de ville la rue de Brest.

L'objectif est d'accompagner la mutation de ces voies historiques en tenant compte et en valorisant les caractéristiques propres aux tissus de faubourg.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Prendre en compte le contexte patrimonial des faubourgs**
- ⇨ **Favoriser l'animation des rez-de-chaussée des constructions**
- ⇨ **Proposer des formes urbaines diversifiées avec une attention particulière aux échelles des bâtis voisins**
- ⇨ **Apporter des respirations visuelles ou vertes le long des faubourgs**
- ⇨ **Préserver les fonds de terrains pour favoriser le développement des îlots de fraicheur**
- ⇨ **Développer une architecture audacieuse**
- ⇨ **Créer des accroches urbaines ou architecturales**

Prendre en compte le contexte patrimonial des faubourgs

Chaque faubourg possède son histoire, son patrimoine et son insertion géographique propre. Il convient de prendre connaissance de ce contexte pour chaque projet d'aménagement afin **d'insérer les nouvelles constructions dans le respect de la morphologie de la rue, de l'îlot** et en attention aux formes urbaines des tissus voisins.

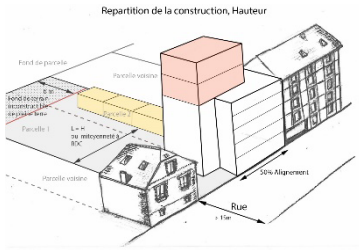
La rue de Fougères a été urbanisée plus fortement que les autres faubourgs dans les années soixante et soixante-dix. Des bâtis de hauteurs allant jusqu'à huit voire dix niveaux s'implantent en rupture avec le bâti patrimonial résidentiel du début du 20e siècle. **Les nouvelles constructions devront proposées des solutions de transitions architecturales** pour favoriser une diversité des formes urbaines.

Favoriser l'animation des rez-de-chaussée des constructions

Les nouvelles constructions le long des faubourgs favoriseront la mixité fonctionnelle en proposant des activités et des commerces dans les centralités concernées. Elles seront le moteur de l'animation des rues qui pourra être élaborée selon une architecture particulière, une mise en valeur du paysage et/ou par une mixité programmatique. Les façades et les rez-de-chaussée seront donc réfléchis pour améliorer le cadre de promenade des piétons. Du traitement esthétique des façades à la présence végétale, les formes urbaines des faubourgs agrémenteront la perception piétonne.

Les rez-de-chaussée seront conçus de manière à favoriser différentes fonctions : activités et logements. Il s'agit d'offrir des possibilités d'habitabilité pour les rez-de-chaussée à tout moment, par des travaux simples et ainsi de répondre à l'évolution des besoins.

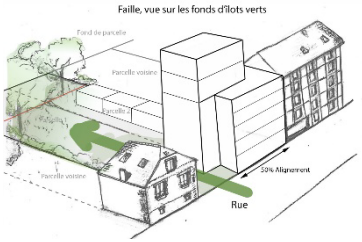
Proposer des formes urbaines diversifiées avec une attention particulière aux échelles des bâtis voisins



Une attention sera portée à l'articulation entre les bâtis existants et les nouvelles constructions. Des accroches urbaines et architecturales seront privilégiées pour gérer les transitions et les ruptures d'échelles des différents bâtis. L'objectif est de préserver les caractéristiques morphologiques hétérogènes des faubourgs en favorisant la diversité architecturale. La constructibilité de chaque projet sera prédéterminée au règlement par une capacité théorique de construction et donnera ainsi plus de marge de manœuvre à la répartition des volumes et à la qualité architecturale du projet.

L'implantation majoritairement à l'alignement (sauf cas particuliers) des constructions le long des faubourgs sera privilégiée de manière à respecter l'ordonnancement général des formes urbaines existantes.

Apporter des respirations visuelles ou vertes le long des faubourgs



De part et d'autre des rues, les nouvelles constructions devront être implantées de manière à privilégier un ensoleillement des logements sur une partie de la journée. Il s'agira pour cela de limiter les effets corridor des rues en proposant des failles architecturales ou en proposant des hauteurs, des implantations et des formes urbaines différenciées par rapport à l'ensemble de la rue.

Préserver les fonds de terrains pour favoriser le développement des îlots de fraicheur

Dans la perspective d'un renouvellement urbain fort, les espaces urbains sont précieux tout autant que les espaces verts qui représentent un fondamental au confort et à la qualité urbaine.

Tout projet de construction devra trouver un équilibre entre les espaces construits et les espaces végétalisés. Les fonds de terrains seront majoritairement préservés pour favoriser les continuités végétales entre les parcelles, la gestion des eaux pluviales à la parcelle et protéger les cœurs d'îlots verts nécessaires au rafraichissement de la ville.

Développer une architecture audacieuse



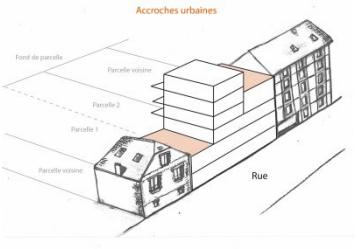
Les faubourgs seront le support de développement d'une architecture diversifiée. De façon ponctuelle**, des lieux singuliers** (triangle noir) sont identifiés sur des croisements entre les faubourgs et des rues de différents quartiers.

À l'image des réalisations de la descente de Plélan et de l'îlot de l'Octroi, ces lieux seront construits comme des marqueurs identitaires de la ville. Les projets sublimeront ces lieux en projetant des formes urbaines audacieuses tout en valorisant les caractéristiques singulières des sites. Chaque site fera l'objet de dispositions adaptées spécifiques que les projets devront prendre en compte.



Projet Descente de Plélan

Créer des raccordements urbains ou architecturaux



Les nouvelles constructions s'insèreront harmonieusement dans le tissu de faubourg. Lorsque le projet comporte un bâtiment patrimonial identifié à ses abords ou sur le terrain concerné, il mettra en valeur ce patrimoine en créant des accroches urbaines ou architecturales respectueuses du gabarit des bâtiments patrimoniaux identifiés.

2. Axe de projet 2 : Le faisceau ferroviaire à reconquérir



Vue sur la voie ferrée depuis l'est de la ville

Éléments de contexte

La voie ferrée est arrivée en 1857, apportant avec elle un développement fort du centre-ville vers les quartiers du sud de la ville, pour loger la main-d'œuvre ouvrière de cette nouvelle ère industrielle. Cette infrastructure, véritable étoile ferroviaire à cinq branches, est un lien essentiel de Rennes vers les autres territoires. Elle représente la porte d'entrée au cœur de la ville.

Elle s'insère le long des coteaux, en balcon sur la ville. La mise en place d'une telle infrastructure sur le territoire a généré des coupures urbaines et géographiques entre les différents quartiers de la ville, notamment entre le centre-ville et les quartiers au sud de la gare et les quartiers ouest de la ville. Parfois en hauteur ou en dessous du terrain naturel, des passerelles ou d'autres ouvrages sont nécessaires à son franchissement. L'installation de différents équipements et sites résidentiels sans véritable lien entre eux de part et d'autre des abords de la voie ferrée, a créé des friches urbaines qu'il s'agira d'exploiter.

Par ailleurs, le projet urbain cherche à tirer parti de cette contrainte urbaine pour renouer le fil entre les quartiers de la ville dans lesquels elle se positionne. Il s'agit de faire du faisceau ferroviaire un axe fédérateur. Les différentes opérations d'aménagement qui participent de cet axe permettront de renforcer ses franges et de traiter les points de franchissements de la voie ferrée.

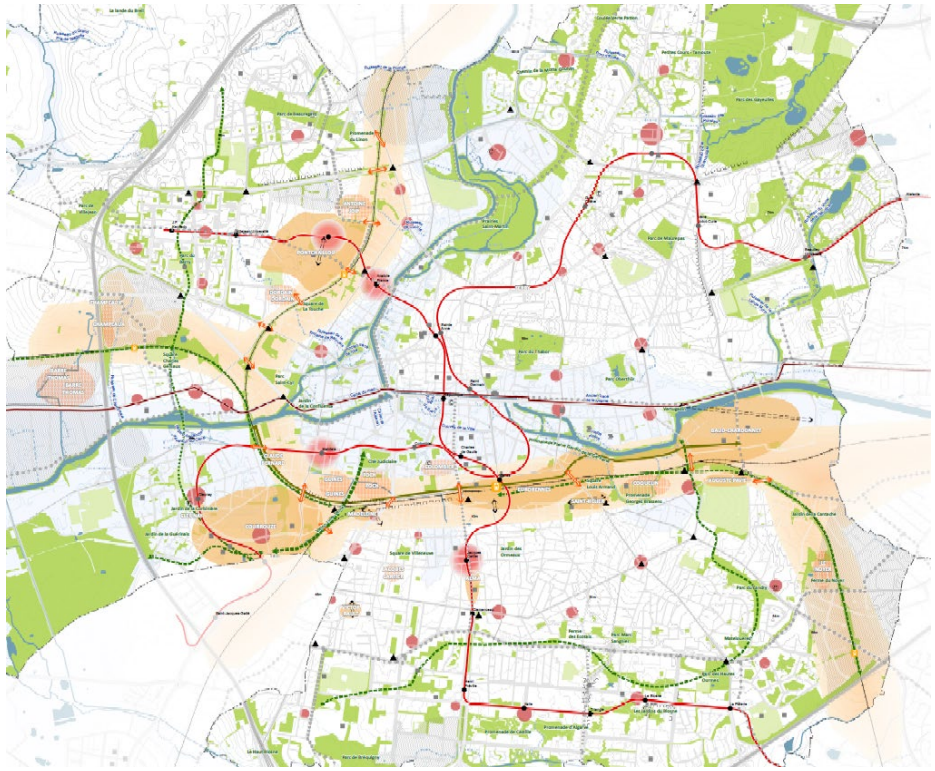
L'opération EuroRennes constitue l'épicentre de cet axe de projet "faisceau ferroviaire". Cette opération d'envergure a pour objectif de mieux relier le quartier centre-ville au quartier Sud Gare. Elle s'étend le long des voies ferrées entre le quartier Saint-Hélier et celui de Guines-Foch, tenant ses limites aux rives de la Vilaine.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Redonner à la voie ferrée son rôle de lien structurant entre le centre-ville et les quartiers

Orientation 2 : Favoriser la lecture des paysages de la ville

Orientation 3 : Accueillir de nouvelles fonctions urbaines en privilégiant une mixité des programmes à différentes échelles : équipements, logements, bureaux…



Orientation 1 : redonner à la voie ferrée son rôle de lien structurant entre le centre-ville et les quartiers

L'axe voie ferrée se déploie sur l'ensemble de la ville à partir d'un point de desserte principal, celui de la gare. L'objectif de cet axe consiste à reconquérir les franges de la voie ferrée, en travaillant sur la qualité des liens entre les futurs projets d'aménagement de part et d'autre des rives de la voie ferrée. Chaque projet prendra en compte les situations topographiques de la voie ferrée pour mieux gérer les articulations entre ses rives nord et sud et pour valoriser les situations paysagères rencontrées. La voie ferrée sera un des éléments moteur du lien entre le centre-ville et les quartiers.

Principes d'aménagement

- **Intensifier les rives de voie ferrée en s'appuyant sur les nouveaux projets de constructions**
- **Développer pour chaque projet, un travail de couture urbaine fin entre la voie ferrée et les nouveaux tissus, à la fois sur les grandes emprises foncières et dans les délaissés**
- **Favoriser la perception des franchissements ferroviaires pour valoriser et renforcer les accroches urbaines entre le nord et le sud de l'axe ferroviaire**
- **Proposer des liaisons piétonnes et viaires lisibles et aisées contribuant au maillage des sites de projet**

Intensifier les rives de voie ferrée en s'appuyant sur les nouveaux projets de constructions

La reconquête de la voie ferrée relève de l'intensification de ses rives. Quatre grands projets participent de la reconquête de l'axe ferroviaire. L'opération d'aménagement de la gare EuroRennes au centre, Baud-Chardonnet à l'est, une opération de renouvellement urbain aménagée sur d'anciennes friches industrielles et l'opération la Courrouze, au sud-ouest de l'axe ferroviaire, qui constitue également une opération de renouvellement urbain sur d'anciennes friches militaires.

Plusieurs autres opérations de moindre taille contribueront à la valorisation des abords de la voie ferrée. Au nord de la ville, les opérations du **Docteur Dordain** et **d'Antoine Joly** gravitant autour de **l'opération de restructuration du CHU**, représentent un potentiel d'urbanisation future. De même, plusieurs opérations sillonnent la partie sud de la voie ferrée, les opérations **Guines, Foch**, et **Madeleine** en lien avec la **Courrouze**. À l'est de l'opération **EuroRennes**, les secteurs **Saint-Hélier**, **Jean Coquelin**, les **secteurs du Bray** et **du Noyer** et **Auguste Pavie,** sont dès lors identifiés comme des opérations d'aménagements potentielles.

À l'ouest de la ville, **l'opération Champeaux** longeant la rocade et celle de la **Barre Thomas** en lien avec le renouvellement de la partie nord de la zone industrielle historique ouest, sont en lien avec l'axe de projet voie ferrée.

L'ensemble des projets d'aménagements identifiés le long des voies ferrées permettent de mieux intégrer cette infrastructure dans la ville et ainsi d'intensifier les liens entre les quartiers de part et d'autre de la voie ferrée.

Développer pour chaque projet, un travail de couture urbaine fin entre la voie ferrée et les nouveaux tissus, à la fois sur les grandes emprises foncières et dans les délaissés

Trois situations urbaines de voie ferrée se déclinent :

- Les voies ferrées au-dessus du terrain naturel
- Les voies ferrées au niveau du terrain naturel
- Les voies ferrées en dessous du terrain naturel

De la gare de Rennes vers le nord de la ville

L'axe ferroviaire s'accroche au niveau du terrain naturel sur la partie de la gare de Rennes puis s'élève au-dessus du terrain naturel du Pont de Nantes jusqu'à la rue de Lorient pour traverser la Vilaine.



Vue sur la voie ferrée depuis l'Urban Quartz

Sur la partie plus au nord, la voie ferrée passe en dessous du terrain naturel après la rue de Lorient jusqu'à la limite communale dans la ZA Nord de Rennes.

De la gare de Rennes vers la Poterie

La voie ferrée se situe au niveau du terrain naturel de la gare de Rennes vers Baud-Chardonnet.

Puis elle passe légèrement en dessous du terrain naturel sur la partie ZI Sud-Est et repasse à niveau pour rejoindre la gare de la Poterie.

Ces situations urbaines le long des voies ferrées ont créé des discontinuités avec des secteurs parfois enclavés ou isolés. Certains de ces secteurs sont en déficit d'équipement et de maillages viaires structurants notamment les opérations du Docteur Dordain et Antoine Joly. Elles constituent deux secteurs d'aménagement potentiels à l'ouest de la voie ferrée bordés par un ensemble d'équipements d'enseignement et hospitalier. L'enjeu principal de ces opérations réside dans leur désenclavement et leur accroche urbaine aux quartiers environnants.

À l'est du faisceau ferroviaire, l'opération Jean Coquelin se situe sur un terrain à proximité de l'ancien bras de la Vilaine au pied du coteau Saint-Hélier, aujourd'hui représenté par la promenade Georges Brassens. Les projets d'aménagements porteront une attention particulière à la gestion de cette partie de la voie ferrée.

Dans ce même regard, les projets le long de la voie ferrée devront être en cohérence les uns avec les autres et traiter les interfaces entre les voies ferrées et les franges des opérations. Ils contribueront à mieux intégrer la voie ferrée dans le paysage urbain. Il s'agira d'identifier la situation urbaine de la voie ferrée afin de gérer les talus, les creux et les situations de vis-à-vis. Au-delà de la relation entre l'opération d'aménagement et la voie ferrée, les continuités de la trame viaire existante avec celles créées sont tout autant essentielles dans l'élaboration des projets.

Les parcelles en friches, les délaissés ou emprises foncières institutionnelles comme Guines et Foch, présents sur l'ensemble de l'axe constituent également un potentiel d'urbanisation à valoriser en lien avec l'axe voie ferrée. Au-delà, des opérations d'aménagement d'initiative publique, les petites opérations privées le long des voies ferrées s'attacheront aussi à prendre en compte les différentes situations urbaines des voies pour l'amélioration du paysage urbain.



Caserne Foch

Favoriser la perception des franchissements ferroviaires pour valoriser et renforcer les accroches urbaines entre le nord et le sud de l'axe ferroviaire

Les traversées voiries existantes le long de la voie ferrée :

- Pont de l'Alma (Valorisation par Eurorennes et de la ZAC Alma),
- Pont de Nantes (ZAC Madeleine et Guines-Foch),
- Pont de Saint-Hélier (EuroRennes),
- Passage Villebois-Mareuil (Coquelin-Baud),
- Boulevard Voltaire,
- Boulevard Marbeuf (trémie),
- Rue de Lorient,
- Rue Claude Bernard,
- Rue du Bignon,
- Rue du Breil,
- Pont Vaclav Havel nouvellement créé,
- Pont rue de Brest,
- Pont rue de Louis Guilloux,
- …





Franchissements le long de la voie ferrée à l'ouest de la ville

En plus de relier les quartiers entre eux de part et d'autre de la voie ferrée, le développement des ponts ou passerelles le long de la voie ferrée, permet d'assurer des continuités viaires favorables aux différents modes de déplacement.

Ces aménagements facilitent les déplacements en ville et permettent de mieux relier les quartiers entre eux. À l'image des aménagements sur la passerelle Pontchaillou ou du pont de l'Alma, les franchissements représentent des points d'appel à la rive voisine. La qualité de leurs abords est donc à assurer de manière à favoriser les perceptions visuelles entre les rives de l'axe.



Allée des Chênes, halte ferroviaire Pontchaillou

Les franchissements constituent aussi des lieux naturels d'intensification urbaine. Sur les ponts en hauteur par rapport à la voie ferrée, les aménagements autour des voies devront valoriser ces passages urbains, par des effets de portes bâties ou végétales lorsque cela est opportun, à l'instar des octrois de la ville, implantés stratégiquement en bordure de voie qui correspondent aux entrées historiques de la ville.

Proposer des liaisons piétonnes et viaires lisibles et aisées contribuant au maillage des sites de projet

L'axe de projet du faisceau ferroviaire veillera à intégrer de grandes liaisons vertes pour les mobilités piétonnes et vélos, mais aussi à préserver ou créer des continuités paysagères et/ou écologiques.

Les parcours paysagers de la gare de Rennes à la Poterie

(7) Le long de la voie ferrée, côté sud, un parcours paysager s'étire de la gare centrale jusqu'aux franges paysagères de la rocade sud, permettant de relier les quartiers sud-est au futur pôle d'échanges multimodal et au centre-ville. Les abords de l'axe ferroviaire Rennes/Chateaubriand offrent un délaissé paysager très arboré et l'opportunité de créer une liaison pour les modes actifs en s'adossant aux limites de l'infrastructure. L'itinéraire traverse la ZAC EuroRennes via le square Louis Armand. Il longe les arrières du stade Jean Coquelin, franchit le boulevard Villebois-Mareuil pour suivre la voie ferrée à l'arrière des quartiers résidentiels du Cimetière de l'Est jusqu'à la ZI Sud-Est.

Les aménagements qui interviennent le long de ce parcours doivent donc intégrer les espaces nécessaires à la réalisation de passages sécurisés, confortables et agréables pour les vélos et les piétons.



(8) Un second parcours vient en accroche du précédent pour assurer la jonction entre le parc des Hautes-Ourmes au jardin de la Cantache, en passant par la ferme du Noyer, ouvrant ainsi une autre alternative de passage entre la partie est du Blosne et la gare.

Les parcours paysagers à l'ouest de la ville, du nord au sud et d'est en ouest

Tout comme au sud-est, sur cette partie de la ville, les principes de parcours paysagers cherchent à tirer parti des configurations issues des infrastructures ferroviaires et des espaces qu'elles offrent à leurs abords, pour mieux irriguer le territoire. Si la qualité paysagère des délaissés ferroviaires est inégale sur l'ensemble du linéaire, ces derniers forment des vecteurs favorables à l'établissement de cheminements doux et de continuités écologiques.

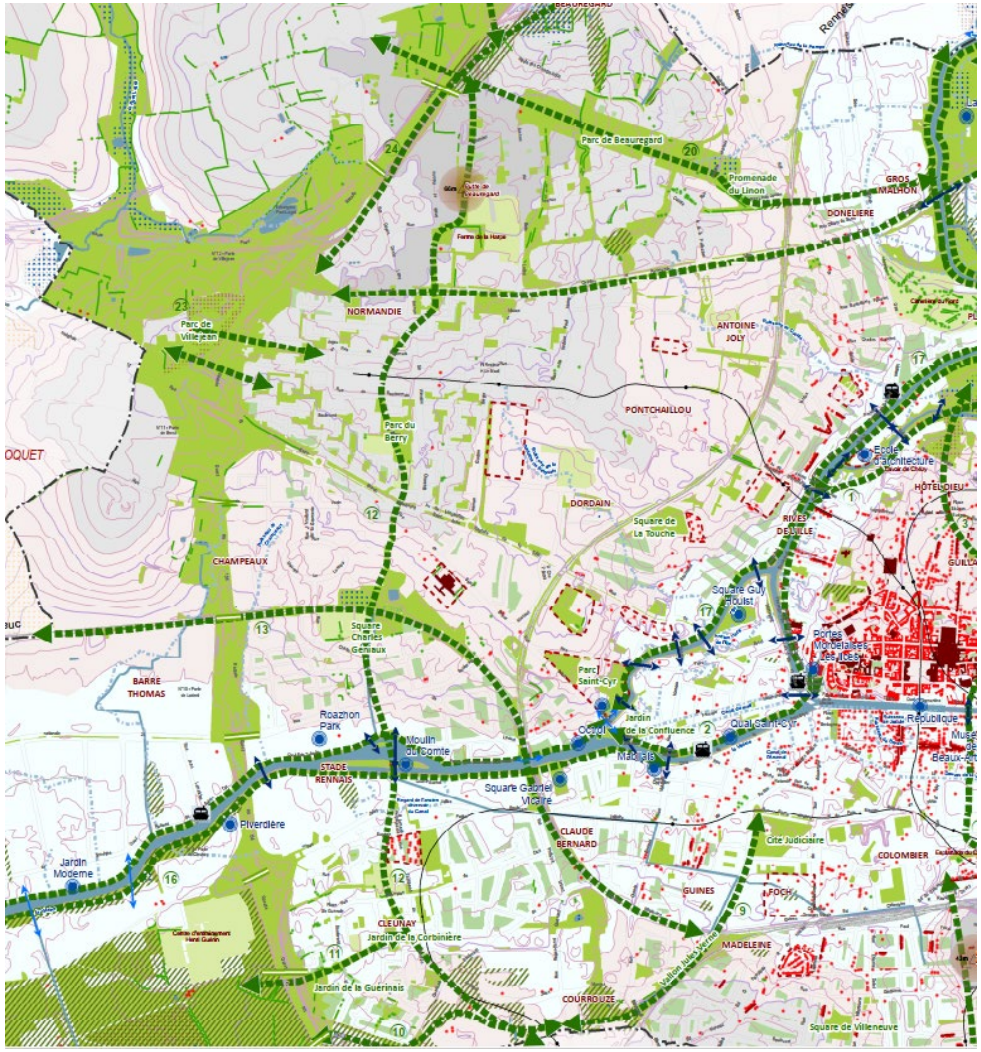
(9) À l'image du Vallon Jules Vern qui offre un lieu de promenade et un écrin paysager en contrebas de la voie ferrée Rennes/Redon, le premier parcours poursuit au nord les aménagements vers la cité judiciaire au travers des opérations de renouvellement urbain des secteurs Guines-Foch.

(10) Au sud, il se prolonge au travers du quartier de la Courrouze en s'appuyant sur les nouveaux espaces verts du secteur. Il franchit la rocade au niveau de la Guérinais pour rejoindre les rabines de la Prévalaye. Ce maillon supplémentaire vient ainsi créer une liaison entre la Prévalaye et le centre-ville.

(11) De même, un second tracé s'affirme entre le Jardin de la Corbinière à proximité de la station de métro Cleunay et le chemin de la Taupinais offrant un accès au grand ensemble naturel de la Prévalaye via la passerelle de la Taupinais et les jardins familiaux de la Prévalaye.

(13) Un troisième parcours est préfiguré le long de l'axe ferroviaire Rennes/ Saint-Brieuc, à partir du vallon Jules Vern jusqu'à la sortie de la ville au niveau de la ZI Ouest et de la zone Atalante Champeaux, en passant par le square Charles Géniaux. Sa réalisation s'appuie sur les opérations d'aménagements ponctuant l'axe ferroviaire : Guines-Foch, Bernard-Duval, Lorient-St-Brieuc. Le parcours vise également à améliorer le franchissement de la rocade pour les modes actifs, en vue de favoriser les déplacements vers les zones d'emplois situées de part et d'autre.

(12) Enfin, un quatrième parcours nord-sud se déploie en parallèle de l'axe ferroviaire Rennes/Saint-Malo, de la Courrouze au sud, à Beauregard au nord, en passant par la Vilaine au niveau de l'écluse Moulin du Comte. Ponctué de multiples espaces verts de proximité, jardin de la Corbinière, île de Moulin du Comte, square Charles Géniaux, Parc du Berry, ferme de la Harpe, il offre une véritable traversée entre les quartiers nord et sud de la ville, qui aujourd'hui fonctionnent de manière assez indépendante, en permettant de les relier les uns aux autres.



Orientation 2 : favoriser la lecture des paysages de la ville

La définition d'un nouveau paysage urbain autour du fleuve ferroviaire est l'un des facteurs d'intégration de la voie ferrée dans le territoire. Il s'agira de qualifier les dénivelés entre la voie ferrée et les projets, d'investir certains talus lorsque cela est possible et de profiter de ses situations pour réinventer la perception urbaine des voies ferrées tout en révélant le potentiel structurant qu'elles représentent.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Qualifier les abords de voie ferrée comme une "entrée sur la ville"**
- ⇨ **Révéler les situations de terrasses le long de l'axe voie ferrée qui ouvrent sur le grand paysage**
- ⇨ **Favoriser des percées visuelles dans les nouveaux maillages qui prennent en compte les thalwegs sur les points bas de l'axe**

Qualifier les abords de voie ferrée comme une "entrée sur la ville"

L'étoile ferroviaire chemine sur l'ensemble de la ville et permet des déplacements en transport ferroviaire favorable à la découverte d'espaces urbains et paysagers. C'est aussi une première entrée dans la ville par la gare de Pontchaillou ou en arrivant en gare de Rennes. Le traitement qualitatif des façades des nouveaux bâtis issus des opérations ponctuant la voie ferrée sera un atout à la perception d'entrée de ville. Le volume et les continuités bâties seront intégrés en harmonie au dimensionnement des voies ferrées.

L'intégration d'éléments paysagers sera également favorisée pour la perception de la nature en ville et en interface avec la trame bâtie des opérations d'aménagement en arrière-plan.

Les opérations Baud-Chardonnet et EuroRennes ont amorcé ces principes d'aménagement par une diversité de formes urbaines et par une forte visibilité à l'entrée est de Rennes, un front bâti le long des voies ferrées et avec des bâtiments singuliers de bureaux depuis la gare de Rennes, dévoilant un paysage habité visible depuis l'entrée dans la ville par le train.



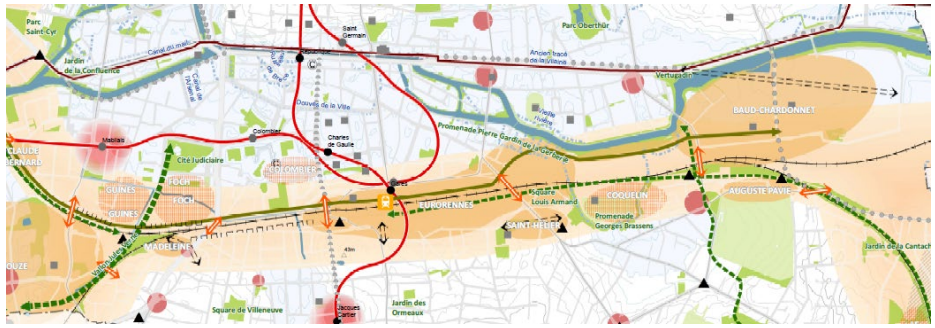
Vue sur le faisceau ferroviaire et la gare actuelle

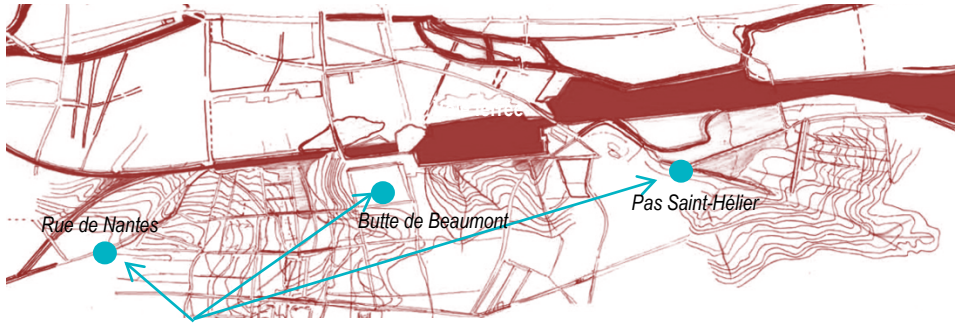
L'axe des gares au niveau du quartier Alphonse Guérin permettra en outre de favoriser une nouvelle maille urbaine nécessaire au fonctionnement de la ville, à qualifier la rive sud de la Vilaine sur cette séquence.

Révéler les situations de terrasses le long de l'axe voie ferrée qui ouvrent sur le grand paysage

L'infrastructure ferroviaire se déploie sur une géographie rennaise ou thalwegs et points hauts se côtoient. La partie sud de la voie ferrée longe la limite de fond de vallée et coupe parfois les coteaux. Une route de "Corniche", rue Pierre Martin, permet de longer l'arrière des voies ferrées et de découvrir les successions de thalwegs et de divers points hauts de la ville.

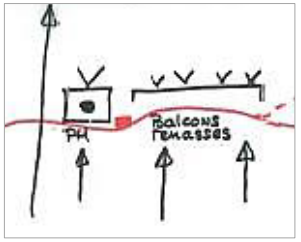
Une nouvelle géographie à révéler





Points hauts

Les projets sur les points hauts devront tirer parti de la situation paysagère qu'offre cette géographie.



Construire sur les terrasses et balcons de la ville

Le site d'Auguste Pavie, à l'est de l'axe voie ferrée, ouvre des perspectives sur le grand paysage de la ville. Sa situation en surplomb par rapport à la voie permet d'ouvrir des vues sur le centre-ville et la partie est de la ville.





La route de corniche formant belvédère, perception du centre-ville et du Thabor depuis la rue Auguste Pavie

Vincen Cornu, architecte-urbaniste conseil
Christophe Delmar, paysagiste conseil

Vues lointaines et perception de la topographie

Cette situation particulière sera valorisée pour la compréhension des paysages de la ville et qualifier ces lieux.

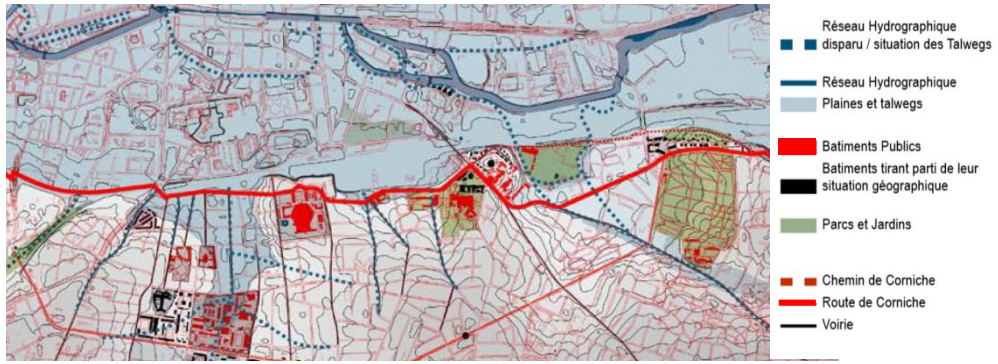
D'autres sites le long de la voie ferrée se distinguent par leur rapport au paysage. Le pas Saint-Hélier est un lieu singulier par sa situation de points hauts emblématiques. De même, la Prison des Femmes se situe sur un des points hauts du secteur sud de la ville, la Butte de Beaumont.

Favoriser des percées visuelles dans les nouveaux maillages qui prennent en compte les thalwegs sur les points bas de l'axe

Les projets le long des thalwegs seront aménagés de manière à préserver les vues offertes par cette topographie singulière.

Ainsi, dans la continuité des rues perpendiculaires à la route de "Corniche", les projets le long de la voie ferrée intégreront des percées visuelles pour valoriser les continuités paysagères depuis les coteaux de la Vilaine.

Une nouvelle géographie à révéler



Carte du sud Vilaine, C.Delmar



Naissance de Thalwegs, implantation spécifique de bâtis

Orientation 3 : Accueillir de nouvelles fonctions urbaines en privilégiant une mixité des programmes à différentes échelles : équipements, logements, bureaux…

Limiter les effets de coupure de la voie ferrée passe par l'accueil de nouvelles fonctions urbaines pour dynamiser les quartiers environnants de l'axe de projet et ne pas les laisser en désuétude. Le faisceau ferroviaire est une composante du paysage rennais qui nécessite d'être intégrée dans le cadre de vie des rennais. C'est dans cet objectif que les projets d'aménagement autour de la voie ferrée seront étudiés en adéquation avec une offre de logements d'activités et d'équipements diversifiée.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Poursuivre l'accueil d'équipements qui participent à la dynamique de l'extension du centre-ville**
- ⇨ **Adapter les fonctions à la capacité d'accueil des bâtiments patrimoniaux préservés dans les projets**
- ⇨ **Mettre en réseau les différents équipements**

Poursuivre l'accueil d'équipements qui participent à la dynamique de l'extension du centre-ville

L'extension du centre-ville de demain s'appuie sur plusieurs secteurs existants au sud, le Colombier, l'esplanade Charles de Gaulle, avec les équipements des Champs Libres et du Liberté et sur de nouveaux secteurs de mutations, l'opération EuroRennes notamment.

Ce secteur est fédérateur du lien entre le centre-ville et le sud de la ville et confirme son rôle de centralité urbaine dans la ville. Le site EuroRennes voit ses fonctions considérablement évoluer pour apporter une complémentarité d'équipements structurants au centre-ville et aux différents quartiers de la ville. Il présente une offre nouvelle, complémentaire et diversifiée d'activités pour créer un nouveau lieu de vie et de culture et un quartier riche de sa mixité.

L'offre d'habitat répondra aux besoins de la croissance démographique de la métropole rennaise, dans un esprit de mixité et de densité. Autour d'une gare rénovée et étendue, EuroRennes sera un pôle économique majeur "hyper-connecté" de centre-ville. Il accueillera également des services aux entreprises, des commerces et de l'hôtellerie. Un cinéma d'art et essai s'installera dans un ensemble architectural emblématique, implanté sur le nouveau parvis sud de la gare, espace public bordé de terrasses.

Dans la continuité d'EuroRennes, de nouveaux projets émergent le long de l'axe voie ferrée.

Ainsi, l'ensemble des projets autour du faisceau ferroviaire contribuera à la dynamique en équipements et en logements du centre-ville. Les opérations d'aménagement Guines et Foch offriront une nouvelle façade urbaine sur le boulevard de Guines et sur le boulevard de la Tour d'Auvergne.

Divers autres sites en mutation contribueront à accroître l'offre en logements avec les services qui y sont liés. On citera notamment l'opération Madeleine déjà en phase opérationnelle ainsi que diverses emprises foncières en voie de réaffectation près du vallon Jules Verne ou aux abords du stade Jean Coquelin.

Adapter les fonctions à la capacité d'accueil des bâtiments patrimoniaux préservés dans les projets

Plusieurs projets d'aménagement se situent sur des sites à caractère patrimonial. Le projet d'aménagement autour de la caserne Foch est un exemple de patrimoine structurant pour le projet. La place d'armes représente l'élément de composition urbaine essentiel à préserver pour la mémoire des lieux et structurant pour l'organisation des nouvelles fonctions à accueillir.

Chaque opération d'aménagement composé de bâti ou espaces verts de qualité patrimonial avéré devra intégrer dans le projet sa préservation et/ou sa prise en compte. De manière à aller dans ce sens, le patrimoine préservé que ce soit à l'origine une caserne, un équipement, un hôtel particulier, une maison, devra faire l'objet d'une réflexion de programmation en adéquation avec sa typologie et sa forme urbaine de façon à préserver son intérêt patrimonial et architectural au plus juste et de réinvestir ce lieu.

Mettre en réseau les différents équipements

Les projets autour de la voie ferrée intégreront, dans l'organisation urbaine, des espaces verts ou minéraux susceptibles d'être aménagés comme **des espaces d'équipements de plein air.** Que ce soient des parcs, des squares, des espaces publics structurants ou des terrains de jeux, ces aménagements alimenteront de manière cohérente la trame existante des équipements de plein air de la ville.

Les parcs et liaisons vertes seront aménagés en cohérence avec la trame verte existante pour faciliter les liaisons vertes entre les différents équipements d'espaces verts de la ville et constituer un réseau de corridor écologique favorable à la biodiversité.

Ainsi, au sein de l'opération de la Courrouze, entre les nouvelles résidences de la rue Jules Verne et la voie ferrée, derrière le pont Mendès-France et dans la continuité du skate-park, le vallon Jules Verne réaménagé, constitue un espace de promenade, avec des cheminements et des boisements préservés, qui participent à l'aménagement d'un ensemble d'environ quarante hectares d'espaces verts.

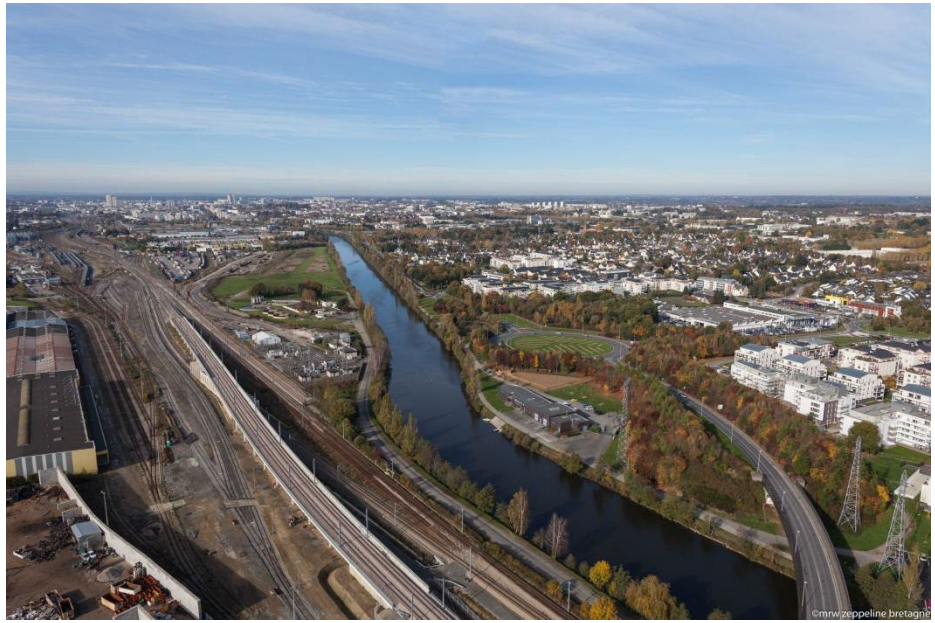
L'opération Baud-Chardonnet apportera à l'est de la ville, un espace vert de trois hectares sur la pointe de l'île Baud-Chardonnet. Celui-ci a vocation à devenir un nouveau lieu d'animation et de détente au bord de l'eau.

L'opération Jean Coquelin s'appuiera sur sa trame verte existante pour proposer des espaces de plein air complémentaires à la promenade Georges Brassens existante, avec des fonctions sportives et de loisirs ainsi qu'une offre résidentielle.

Ces nouveaux équipements seront surtout support de nouveaux usages pour les différents quartiers de la ville. L'opération EuroRennes introduit de nouvelles places publiques qui s'intégreront en continuité au plateau piétonnier du centre-ville et qui permettront au même titre que l'esplanade Charles de Gaulle ou bien de l'Hôtel de Ville, d'accueillir des événements culturels, festifs et citoyens.

À l'image de Pontchaillou, de la Courrouze et d'EuroRennes, **les opérations d'aménagements développeront des espaces publics dédiées ou mixtes, en lien avec les polarités de la ville** que sont notamment les nouvelles stations de métro. Il s'agit de permettre un accès plus facile à ces nouveaux équipements, de penser leur organisation urbaine en lien avec les nouvelles dynamiques de la ville et de proposer **un maillage de la ville sur la dimension vie de proximité.**

3. Axe de projet 3 : Les Vallées de l'Ille et la Vilaine à mettre en valeur



Vue sur la Vilaine et le faisceau ferroviaire

Éléments de contexte

Cet axe de projet permet d'inscrire la ville de Rennes dans un territoire plus vaste d'échelle métropolitaine rattaché au bassin rennais. Il s'appuie sur deux composantes principales : Un fleuve la Vilaine et son affluent l'Ille. Ces cours d'eau traversent la ville de l'est vers l'ouest pour la Vilaine et du centre vers le nord de la ville, pour l'Ille.

Plusieurs projets d'aménagements se développent autour de cet axe :

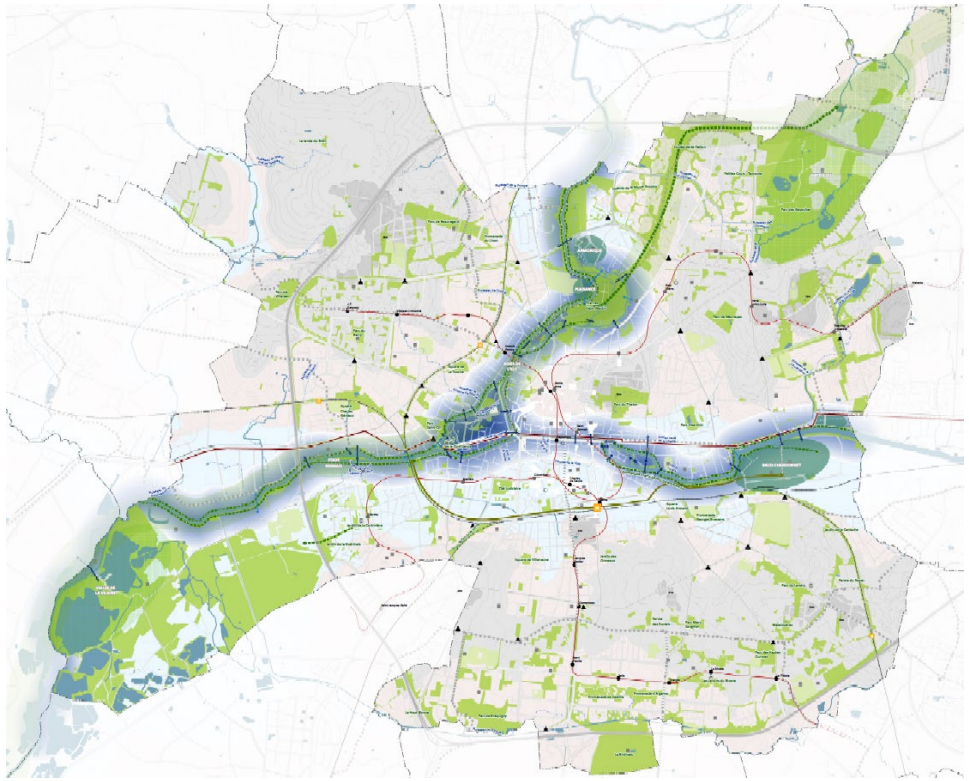
- sur la vallée de l'Ille, les projets d'Armorique, de Plaisance alimentent les constructions d'habitats au bord de l'eau. Une réflexion est également en cours sur le secteur Gros-Malhon.
- sur la vallée de la Vilaine, le nouveau quartier Baud-Chardonnet propose de révéler la Vilaine. A la confluence de l'Ille et la Vilaine, l'opération ilot de l'Octroi fait partie des pépites urbaines à valoriser.
- les grands projets d'aménagement paysagers des Prairies Saint-Martin, de la Prévalaye, des rives de l'Ille, du parc des Gayeulles seront moteurs pour la mise en valeur des cours d'eau, en développant de nouveaux usages et pratiques autour de l'eau, et en valorisant le cadre paysager existant.

L'axe Vallée de l'Ille et la Vilaine se recoupe avec l'axe de projet 2 "faisceau ferroviaire" et l'axe de projet 1 "Centre-ville".

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Réinvestir les vallées de la Vilaine et de l'Ille

Orientation 2 : Assurer les continuités des rives



Orientation 1 : réinvestir les vallées de la Vilaine et de l'Ille

Les vallées de la Vilaine et de l'Ille constituent la source naturelle de la géographie rennaise. La mise en valeur de ce socle géographique est fondamentale aux réflexions globales sur la ville. Il s'agit de mieux maîtriser l'impact des projets d'aménagement, de mieux inscrire l'Ille et la Vilaine comme repères majeurs pour les habitants et d'identifier plusieurs manières d'habiter la ville selon les vallées.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Mettre en relation les vallées de la Vilaine et de l'Ille et la voie ferrée**
- ⇨ **Révéler les cours d'eau disparus à travers les différents projets**
- ⇨ **Proposer des perceptions des cours d'eau depuis les voies principales et transversales**

Mettre en relation les vallées de la Vilaine et de l'Ille et la voie ferrée

Entre l'infrastructure ferroviaire et le lit naturel de la Vilaine et de l'Ille, les liens sont étroits. La voie ferrée se situe en parallèle du cours d'eau de la Vilaine, en limite de fond de vallée et du canal d'Ille et Rance, le long des coteaux ouest de la vallée de l'Ille.

Cette proximité induit un travail fin de liaisons urbaines à construire ou révéler entre ces deux infrastructures. **Il s'agit aussi de mieux travailler l'épaisseur des vallées, et restituer l'épaisseur des lits majeurs**. Les vues vers les cours d'eau seront ainsi valorisées et recherchées de manière à faire du lien entre les quartiers et les cours d'eau.

Révéler les cours d'eau disparus à travers les différents projets

Les tracés des cours d'eau de la Vilaine et de l'Ille ont beaucoup évolué avec le développement de la ville. La canalisation de l'Ille et de la Vilaine et l'extension de la ville ont engendré une modification des tracés des cours d'eau principaux et de leurs ramifications.

Les cours d'eau disparus ou anciens bras de la Vilaine et de l'Ille constituent des lieux naturels à révéler et valoriser. Il s'agit, dans la conception des projets, de bien comprendre la structure paysagère et naturelle du territoire de Rennes et que celle-ci participe de la composition et de son ordonnancement.

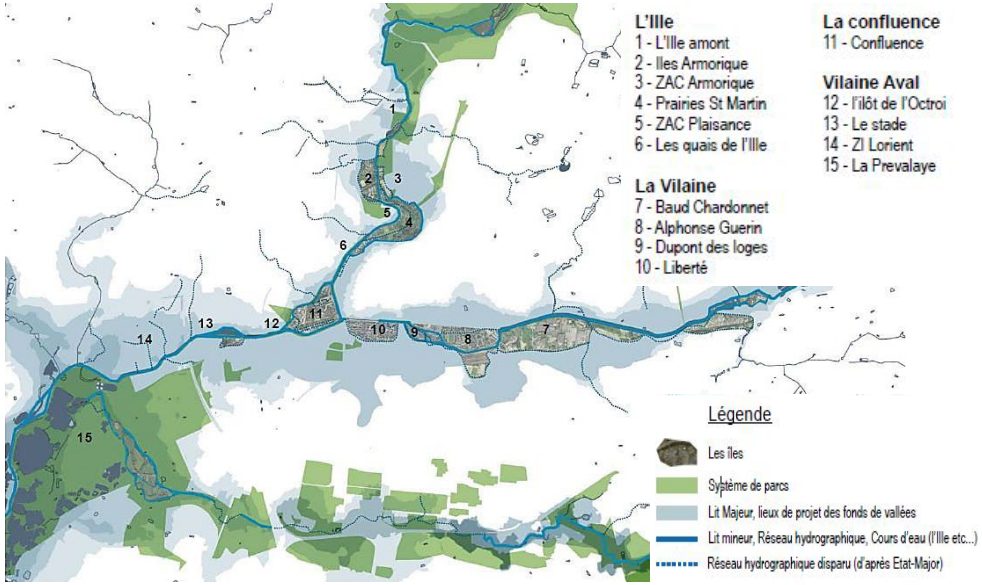
Quelques exemples sur les projets en cours :

- Le ruisseau de la Piletière sera mis en valeur à travers les projets d'aménagements autour de l'université de Beaulieu.
- Le ruisseau de la Fontaine de Belouais sera un élément de structuration pour le projet Dordain.
- Le secteur du Bray situé sur les franges de la Zone industrielle Sud-Est, comprend également un ruisseau disparu "Le Bray" qu'il faudra mettre en valeur.

Proposer des perceptions des cours d'eau depuis les voies principales et transversales

Les cours d'eau de Rennes regorgent de sites à caractères insulaires qui créent des spécificités urbaines à révéler. **Ces petits territoires entourés d'eau devront être mis en valeur pour leur apporter plus de lisibilité** en tant que système urbain structurant de l'axe de projet Vilaine et Ille.

- S'appuyer sur les grandes structures paysagères existantes des cours d'eau de l'Ille, des bras de la Vilaine,
- Assurer la continuité de la structure viaire le long des coteaux afin d'organiser la densité des tissus bâtis en rapport avec les franchissements.



Orientation 2 : assurer la continuité des rives

Certains quartiers de la ville associent dans leur cadre urbain la Vilaine et/ou l'Ille en tant que frontières administratives. Le quartier Saint-Martin et le quartier Maurepas-Gayeulles se partagent l'Ille comme limite inter-quartiers. De même, entre le quartier Bourg l'Évêque et le quartier Arsenal-Redon que la Vilaine sépare. Valoriser les franchissements, développer les ponts et passerelles entre les rives de la Vilaine et de l'Ille permettra de mieux connecter les quartiers entre eux. La continuité des rives sera travaillée sous différentes formes : par le biais des déplacements piétons-cycles et voiries, par rapport aux continuités végétales et par le biais de formes urbaines particulières le long de la Vilaine et de l'Ille.



Vue du canal d'Ille et Rance

Principes d'aménagement

- ⇨ **Valoriser les franchissements existants et proposer les compléments nécessaires en termes de lien urbain**
- ⇨ **Assurer les continuités piétonnes, cyclables et paysagères**
- ⇨ **Développer des formes urbaines adaptées aux enjeux de chaque rive de l'Ille et de la Vilaine**

Valoriser les franchissements existants et proposer les compléments nécessaires en terme de lien urbain

Le long de l'Ille et de la Vilaine, des passerelles sont aménagées pour permettre le franchissement de certaines infrastructures et relier les rives entre elles.

La Vilaine à l'est

Une nouvelle passerelle reliera les terrasses du Vertugadin, quartier Alphonse Guérin, à Baud-Chardonnet.

La Vilaine à l'ouest

Une passerelle piétonne sera aménagée pour relier l'ilot de l'Octroi au Jardin de la Confluence. Une seconde passerelle prolongera le cheminement sous le Pont St Cyr entre l'Octroi et le Parc St-Cyr. Enfin, une troisième passerelle sera réalisée sous le pont ferroviaire "Port Cahours" pour permettre le passage entre la promenade Madeleine Desroseaux et l'ilot de l'Octroi.

De nouveaux liens seront également envisagés entre la Prévalaye et la Zone industrielle Ouest.

La vallée de l'Ille

Deux nouvelles passerelles connecteront Plaisance aux Prairies Saint-Martin, créant ainsi des liens avec les quartiers situés de part et d'autre du canal. Ces projets sont aussi l'opportunité de créer de nouveaux lieux d'animation au bord de l'eau, tout en intégrant la gestion du risque d'inondation.

Au nord, à la limite entre Saint-Grégoire et Rennes, une autre passerelle pourrait relier à terme la ZA Nord au quartier Patton, établissant ainsi une continuité entre l'ouest et l'est du canal.

Assurer les continuités piétonnes, cyclables et paysagères

Le long de l'Ille et de la Vilaine, l'enjeu est d'assurer des continuités piétonnes, cyclables et paysagères tout en travaillant sur des séquences différenciées en termes d'ambiance et d'épaisseur pour offrir des paysages de qualité et diversifiés à la fois sur les bords d'eau et sur les rives. Plus précisément, il s'agira d'amener des variations dans le traitement des aménagements le long des berges en alternant accès direct à l'eau et zones de quiétude pour la faune et la flore et ainsi renforcer le rôle écologique des cours d'eau et des berges.

Par ailleurs, l'Ille et la Vilaine forment des supports de liens précieux à conserver, entre les différents quartiers.

La Vilaine à l'est



(6) (14) Les parcours depuis le centre-ville jusqu'à Cesson-Sévigné accompagnent les tracés de la Vilaine, sur les rives sud et nord. Ils permettent les circulations piétonnes et cycles fonctionnelles ou de loisirs.

Le projet vise à intensifier la fonction de corridor écologique du fleuve en favorisant sur les berges, les aménagements favorables au développement de la biodiversité, à l'image des jardins flottants ou de la future roselière à Baud-Chardonnet.

Par ailleurs, différents points d'intensité viennent animer les parcours comme le site Pasteur ou les futurs quais à Baud-Chardonnet.

La Vilaine à l'ouest

(15) À l'ouest, les cheminements existants le long de la Vilaine sont confortés et des aménagements seront réalisés pour assurer les continuités essentiellement sur la rive nord de la Vilaine.

Les enjeux sont d'assurer la jonction entre l'Ilot de l'Octroi et la promenade Moulin du Compte. Il s'agit également de poursuivre l'itinéraire existant au sein de la ZI Ouest dans le prolongement des quais Eric Tabarly jusqu'au site de la Prévalaye.

(16) Sur la rive sud, il convient de préserver l'itinéraire existant depuis le quai Saint-Cyr, via le quai d'Auchel jusqu'aux étangs d'Apigné et au-delà. Les futurs aménagements visent en outre à développer les espaces verts ou squares aux abords du cours d'eau.

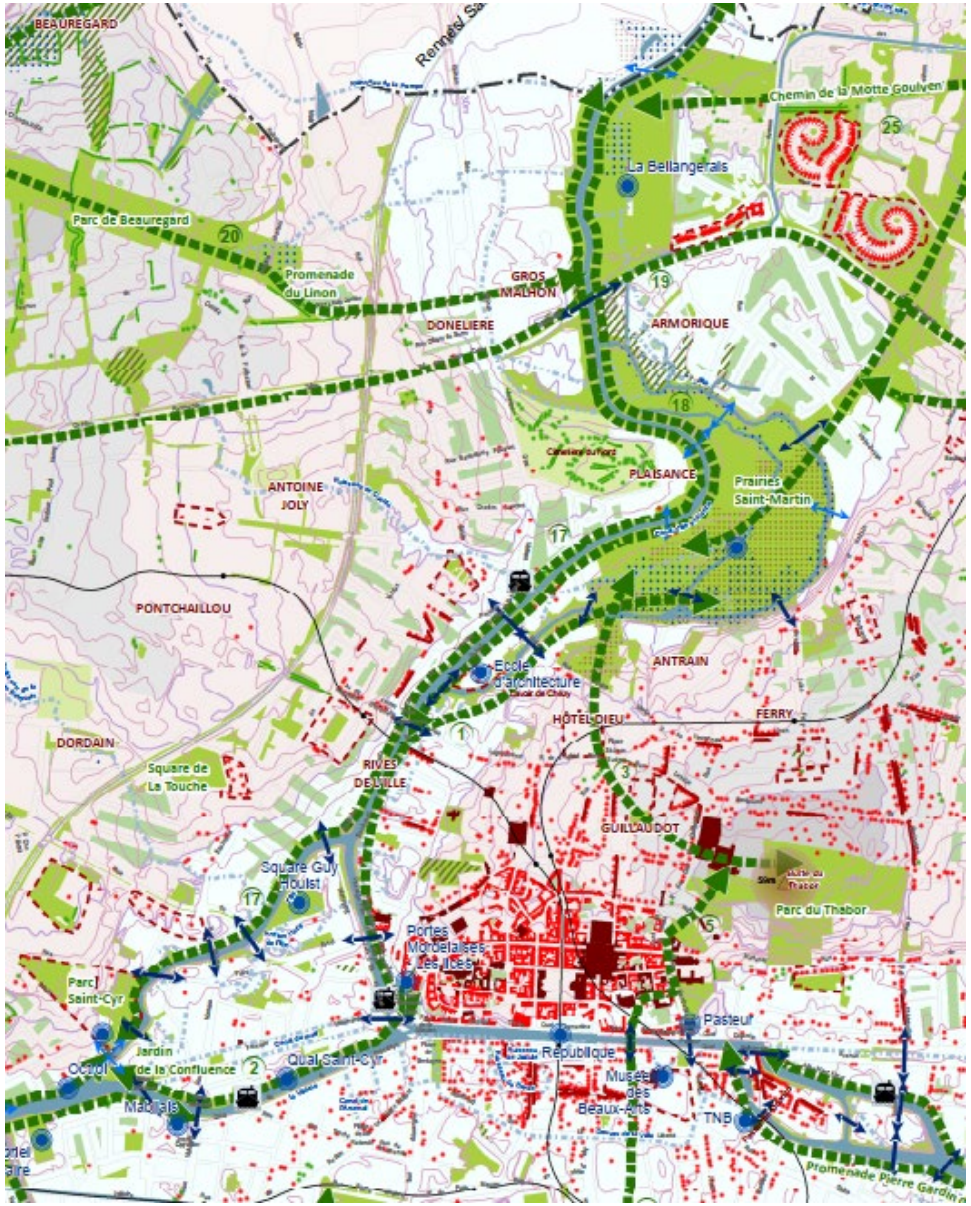
Des lieux d'animation à intensifier viennent ainsi ponctuer les parcours.



La vallée de l'Ille

(17) (18) Si les aménagements existent déjà le long du canal d'Ille et Rance, l'enjeu est de les rendre encore plus lisibles et confortables pour les modes actifs, notamment le long du boulevard de Chézy et du boulevard de Lattre de Tassigny.

Ces parcours permettront de retrouver des itinéraires de découvertes le long des cours d'eau et de créer du lien entre les différents secteurs de la Ville. Ils desservent notamment les projets Plaisance et Prairies Saint-Martin.



Développer des formes urbaines adaptées aux enjeux de chaque rive de l'Ille et de la Vilaine

La Vilaine et l'Ille traversent différents quartiers aux formes urbaines variées, insérées dans des trames viaires plus ou moins structurantes. Chaque rive de cours d'eau sera traitée en fonction de son contexte et de ses enjeux urbains mais avec une attention particulière de mise en valeur de l'Ille et de la Vilaine de part et d'autre du cours d'eau et depuis les arrières d'îlots.

Plus particulièrement :

- **Le boulevard De Lattre de Tassigny** :
  - Mieux relier les quartiers pavillonnaires de la rive ouest du canal d'Ille et Rance au centre-ville sur la rive est ;
  - Créer des porosités vertes ou visuelles depuis les rives vers les arrières d'ilots ;
  - Activer les rez-de-chaussée des constructions en bordures des cours d'eau.
- **Le cours d'eau de l'Ille** :
  - Structurer la rive est de l'Ille et créer des porosités avec les ilots arrières ainsi qu'avec le parc des Prairies Saint-Martin.
- **Le canal Saint-Martin** :
  - Constituer une frange urbaine et créer des perméabilités avec les tissus en arrière et l'avenue Gros Malhon.
- **La Confluence de l'Ille et la Vilaine** :
  - Recréer des transversalités entre les différentes formes urbaines et trames viaires en lien avec le cours d'eau de l'Ille et ses anciens bras.
- **L'avenue François Château** :
  - Développer des fronts bâtis discontinus en lien avec la trame arrière en projet, liée aux différents sites fonciers comme le CHGR. L'organisation du bâti participe de la structuration et de l'animation des franges des cours d'eau ;
  - Valoriser l'ouvrage du canal comme une infrastructure patrimoniale. La végétation sera à découvrir sur certaine partie pour mieux percevoir la présence de l'eau.

Les projets d'aménagement veilleront à améliorer la situation existante en proposant des formes urbaines qui participent à la mise en valeur de l'identité des lieux autour de l'Ille et de la Vilaine. L'implantation et la volumétrie des constructions participeront à la lisibilité et à l'intégration de ces composantes géographiques au sein des différents quartiers qu'elles traversent, de manière à en faire des repères naturels, des lieux de centralité qui favorisent les rencontres et le lien social.

4. Axe de projet 4 : La traversée entre Beauregard et les Gayeulles à intensifier



Vue du ciel sur l'axe de projet 4, quartier Villejean-Beauregard, sur l'avenue Charles Tillon.

Éléments de contexte



Cet axe de projet s'étend de l'ouest de la ville, le long du quartier de Villejean- Beauregard, vers l'est de la ville, dans les quartiers des Gayeulles jusqu'au nouveau quartier des Champs Blancs sur la route de Fougères, en passant par les quartiers de Patton et Gros-Malhon. Ces quartiers s'articulent tous autour de l'ancien boulevard de contournement de Rennes, appelé l'avenue Charles Tillon à l'ouest et l'avenue Rochester/Armorique en continuité vers l'est.

Dans son insertion rigide au territoire, parfois en surplomb ou bien en dessous du terrain naturel, cette infrastructure a généré deux rives distinctes, en rompant les continuités urbaines. L'enjeu est d'affirmer cet axe structurant dans le développement urbain de la ville de demain. Les aménagements visent ainsi à requalifier les caractéristiques paysagères, urbaines et architecturales le long de cet axe.

Plusieurs opérations d'aménagement permettent l'amorce de cette requalification :

- Les opérations de Maurepas-Gayeulles à l'est en lien avec les aménagements du métro de la ligne b,
- Les opérations d'Armorique et de Plaisance en fond de vallée,
- L'opération Normandie-Saumurois à l'ouest.

Des opérations sur le plus long terme assurent la continuité du développement de la ville sur cet axe :

- L'opération Gros-Malhon en lien avec la dernière tranche d'urbanisation de Beauregard, le long du boulevard de la Robiquette,
- L'opération Gros Chêne complète les aménagements des quartiers en renouvellement urbain de Maurepas-Gayeulles,

- Les secteurs administratifs sur la partie nord-ouest de l'axe dont le bâti devraient s'intensifier à terme.

Sur certains points de croisement de l'axe de projet, des lieux singuliers sont identifiés afin de marquer des points de la ville à requalifier :

- Le croisement de la rue d'Alsace avec l'avenue Charles Tillon,
- Le carrefour du boulevard des Trois Croix avec le faubourg de la rue de Saint-Malo,
- Le croisement entre le faubourg de la rue d'Antrain et l'avenue Rochester,
- Le rond-point des Gayeulles.

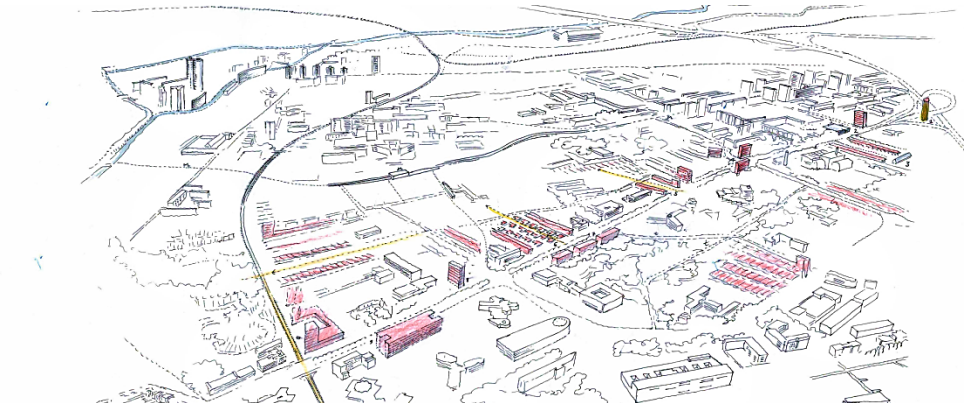
Plus globalement, l'axe de projet dans son ensemble relève de plusieurs enjeux urbains redéfinissant le positionnement et le rôle structurant de l'avenue Charles Tillon- Armorique-Rochester, dans la poursuite du développement de la ville.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Mettre en perspective le paysage de la vallée de l'Ille

Orientation 2 : Affirmer le maillage viaire et les perméabilités entre quartiers nord et sud de l'axe

Orientation 1 : Mettre en perspective le paysage de la vallée de l'Ille



Perspective sur l'Ille - Vincen Cornu

L'axe de projet entre Beauregard et les Gayeulles est composé d'une organisation paysagère fortement déterminé par des reliefs. Il traverse perpendiculairement la vallée de l'Ille et permet ainsi de côtoyer les paysages des plateaux de Beauregard et des Gayeulles, les paysages des coteaux de l'Ille incluant le secteur Boulevard des Trois Croix et le secteur Patton, ainsi que les paysages de fond de vallée de l'Ille où l'urbanisation de Plaisance et Armorique apparaissent. L'Ille est ainsi au cœur de l'axe de projet et à la charnière des quartiers du nord de la ville. L'enjeu consiste à valoriser à travers les différents projets d'aménagement cette géographie et les vues vers l'Ille.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Proposer des transversalités entre les plateaux et le fond de vallée de l'Ille**
- ⇨ **Adapter les nouvelles constructions en fonction de la géographie**
- ⇨ **Affiner la structure paysagère existante et proposer les continuités nécessaires vers les fonds de vallée**
- ⇨ **Favoriser les continuités paysagères et les modes actifs extra-rocade**

Proposer des transversalités entre les plateaux et le fond de vallée de l'Ille

L'enjeu pour cet axe est d'une part de renforcer les liens entre les quartiers en s'appuyant sur cette géographie qui constitue un socle de liaisons :

- À l'ouest de l'axe, les quartiers de Beauregard, de Villejean et de Gros-Malhon renforceront leurs liaisons avec les nouveaux quartiers Armorique et l'opération de Plaisance en fond de Vallée.
- À l'est de l'axe, les quartiers des Gayeulles, Patton, Gros Chêne et Armorique favoriseront leurs rapprochements via la prise en compte de la géographie dans chaque projet.

Fort d'un potentiel paysager, cet axe structurant est-ouest propose des ambiances urbaines variées et riches, mettant en valeur différentes séquences urbaines entre les plateaux et le fond de vallée de l'Ille. **Chaque projet d'aménagement aura une attention particulière à la valorisation des paysages de l'axe et à la préservation des vues vers le fond de vallée de l'Ille**.

Les points de vue vers le fond de vallée de l'Ille seront valorisés ou créés en s'appuyant sur les différentes situations géographiques et sur les composantes patrimoniales bâties et naturelles existantes. Il s'agit pour chaque projet d'aménagement de rendre compte des belvédères, des paysages de la rive opposé (coteaux et plateaux), des lieux emblématiques qui composent ces rives et des paysages autour de l'Ille en fond de vallée.

Adapter les nouvelles constructions en fonction de la géographie

Cette traversée composée d'un axe viaire "Charles Tillon-Armorique" constitue la colonne vertébrale pour l'ensemble des quartiers du nord de la ville.

Les constructions le long de l'axe devront révéler et prendre en compte les différentes situations géographiques. L'orientation et l'organisation de la trame urbaine des nouvelles constructions de cette traversée seront définies en adéquation avec les situations urbaines de plateaux, coteaux et fonds de vallée.

Sur les plateaux de la traversée, les projets d'aménagement visent à développer des hauteurs variées pour ne pas accentuer le relief faiblement nivelé de ces secteurs.

Sur les coteaux, les constructions devront s'adapter aux pentes et mettre en valeur les paysages de contrebas.

Les fonds de vallée véhiculent une image de bord d'eau qu'il s'agira de mettre en valeur. Les formes urbaines devront être adaptées à ces situations privilégiées en relation avec l'Ille et la Vilaine, en s'appuyant sur le contexte historique et naturel des lieux. Les espaces publics des projets d'aménagements seront composés avec les formes urbaines et en lien avec les espaces des berges de l'Ille.

Affiner la structure paysagère existante et proposer les continuités nécessaires vers les fonds de vallée

La ville développera demain des projets d'aménagements plus en lien avec les cours d'eau de fond de vallée. Les continuités paysagères et des modes actifs seront proposés en rapport avec cet objectif.

(19) Un premier grand parcours s'étend sur toute la traversée, le long de l'avenue Charles Tillon, du boulevard des Trois Croix, du boulevard d'Armorique, de l'avenue Rochester, jusqu'au rond-point des Gayeulles. L'enjeu est ici d'affirmer cet axe en tant que continuité paysagère et liaison structurante pour les modes actifs. Les aménagements visent ainsi à laisser une large place aux piétons et aux vélos, ainsi qu'à privilégier des corridors naturels fonctionnels, favorables au développement de la faune et de la flore.

De la lande du Breil au canal de l'Ille

(20) D'autre part, dans le prolongement du Parc de Beauregard et via la promenade de Linon, les aménagements visent à établir l'accroche entre le nouveau quartier résidentiel et les secteurs de la Donelière et de Gros-Malhon, qui feront l'objet d'une opération de renouvellement urbain. Il conviendra notamment de s'appuyer sur un réaménagement du franchissement existant de la voie ferrée pour les piétons, entre la rue Louis Jobbin et la zone artisanale de la Donelière, afin de rejoindre les berges du canal d'Ille et Rance.

Du canal de l'Ille au Gayeulles vers la Forêt de Rennes

Sur ce quadrant nord-est, les parcours paysagers visent à relier la vallée de l'Ille au plateau des Gayeulles et au-delà, à rejoindre la forêt de Rennes. Cette partie de ville est une séquence de la grande diagonale verte qui cherche à rétablir des continuités écologiques et paysagères entre les deux grands espaces naturels du territoire métropolitain : la vallée de la Vilaine et la Forêt de Rennes.

(21) En particulier, la coulée verte Patton constitue un maillon important de cette diagonale puisqu'elle vient connecter l'Ille et les Prairies Saint-Martin, aux espaces agro-naturels du nord-est du territoire. Elle forme à la fois un grand espace vert de loisirs et une liaison majeure pour les modes actifs.

Favoriser les continuités paysagères et les modes actifs extra-rocade

Sur ce secteur au nord-ouest de la ville, l'enjeu est de renforcer les liens entre l'espace agro-naturel situé en extra-rocade à la vallée de l'Ille, en traversant les quartiers du nord-ouest de la ville. En s'appuyant sur les franchissements existants ou à créer et sur la trame verte et bleue, l'objectif est à la fois de faciliter les déplacements modes actifs, de part et d'autre de la rocade et de renforcer la présence du végétal, pour assurer des continuités écologiques entre les milieux naturels. Les tracés s'inscrivent dans la topographie du plateau jusqu'au fond de vallée.

(22) Au nord, d'une part, l'intention est de créer un parcours reliant le quartier de Beauregard aux espaces agricoles et aux hameaux situés en extra-rocade. Depuis la rue des Champs Rôtis, les liaisons vers Montgermont et Pacé sont à réaffirmer, en favorisant la continuité des itinéraires de randonnée et des chemins ruraux, dont celui dit de la "Duchesse Anne".

(23) Plus à l'ouest, l'enjeu est de rendre plus lisible et plus accueillante, la traversée au niveau du passage du Rouergue pour inviter les Rennais à rejoindre le parc de Villejean et de prolonger les itinéraires dans la campagne et vers la commune de Vezin-le-Coquet.

(24) Plus globalement, l'ambition est aussi de favoriser un corridor vert valorisant un fond de vallée existant le long de la rocade, dont le futur parc de Beauregard-Quincé constitue une amorce.

Orientation 2 : Affirmer le maillage viaire et les perméabilités entre quartiers nord et sud de l'axe

Profitant de grands terrains, différentes institutions se sont installées le long de l'avenue Charles Tillon. L'urbanisation le long de ces voies s'est ainsi imaginée avec des bâtiments implantés librement sur chaque site en retrait de la rue. L'urbanisation a rattrapé et dépassé ces sites.

La largeur des voies de l'actuel boulevard de contournement a créé des coupures entre les différents quartiers.

Principes d'aménagement

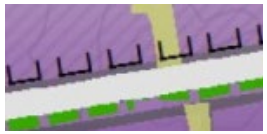
- ⇨ **Créer des continuités bâties pour structurer l'axe**
- ⇨ **Tisser une trame viaire cohérente entre les différents tissus existants au nord et sud de l'axe**
- ⇨ **Proposer un maillage de liaisons douces pour réduire les coupures**
- ⇨ **Tisser des accroches avec les centralités de la ville**

Cette traversée urbaine du territoire contribue à la mise en relation et à l'accroche des différents quartiers urbains qu'elle traverse. Elle favorise également un cheminement de l'ouest vers l'est de la ville.

De cette manière, les quartiers de Beauregard et de Villejean devront tisser des cheminements doux plus perceptibles dans les liens inter-quartiers. L'avenue Charles Tillon devra faire l'objet d'une réflexion poussée en termes d'aménagement.

Créer des continuités bâties pour structurer l'axe

De nombreux bâtis le long de la voie Rochester-Tillon-Armorique sont implantés en retrait de la voie laissant place à une végétation très présente faisant écran à toute perception urbaine en place. Les projets d'aménagement de demain devront affirmer un caractère plus urbain le long de cette voirie tout en préservant et mettant en valeur cette ambiance paysagère.



Les bâtis devront s'implanter en adressage sur la voie au nord de l'axe et selon des principes d'ouvertures au sud, de manière à travailler sur une dissymétrie du boulevard.

Tisser une trame viaire cohérente entre les différents tissus existants au nord et sud de l'axe

Les tissus bâtis autour de la voie Rochester-Tillon-Armorique sont de nature très diverse car les aménagements urbains ont été construits dans des périodes distinctes du développement de la ville et en se protégeant des fonctions de circulation de cette voie Rochester-Tillon-Armorique. Ainsi, une mixité de tissus est présente sur l'axe, du pavillonnaire des années 80, du collectif autour d'espaces verts comme à Patton autour de la coulée verte. Les ensembles des années 60 font partie d'une morphologie en cours de renouvellement urbain par le biais d'opération de rénovation urbaine. La voie Rochester-Tillon-Armorique permettra demain de renouer le fil de ses différentes morphologies. Les nouvelles opérations permettront de faire le lien entre le nord et le sud de la voie. **L'enjeu est d'affirmer le rôle structurant de cet axe pour les projets d'aménagement situés de part et d'autre de celui-ci.** Chaque projet d'aménagement vise ainsi à développer un maillage urbain mettant en réseau les différents tissus urbains situés de part et d'autre de l'axe.

L'avenue Charles Tillon sera repensée de manière à favoriser les liaisons bâties entre les équipements au sud de la voie (CHU Pontchaillou, lycées et Atlante Villejean, campus universitaire) et Beauregard. Il s'agira également de mieux intégrer et affirmer cet axe viaire structurant dans le paysage urbain de la ville.

Proposer un maillage de liaisons douces pour réduire les coupures

Les liens inter quartiers se traduisent également par l'intensification de liaisons douces afin de favoriser les usages, les déplacements entre les quartiers et notamment de faciliter les trajets domicile-travail du quotidien. Ainsi, les quartiers de Beauregard et de Villejean tisseront des cheminements doux plus forts, qui pourront s'appuyer sur la diffusion des déplacements piétons ou vélos depuis les lieux d'intensité du métro ou d'espace public structurant tel que des pôles de quartier. Ils pourront être aménagés en lien avec les espaces verts des projets d'aménagement en cours ou ceux des quartiers existants. Le parc de Beauregard notamment et les cheminements liés au bocage existant, constitueront un support d'accroches de nouvelles liaisons pour le quartier de Villejean.

Dans le fond de la vallée de l'Ille

Ces liaisons seront aménagées pour favoriser les liens entre les quartiers au nord et au sud de la voie Armorique-Rochester-Tillon. Une attention particulière sera portée à la traversée piétonne de cette voie automobile assez délicate. La partie de l'avenue Charles Tillon et les parties en lien avec les opérations Gros-Malhon et les abords de l'opération Armorique devront faire objet d'une réflexion poussée en terme d'aménagement à long terme en vue de sa future transformation. Des franchissements seront aménagés au droit de l'avenue pour réduire les coupures urbaines.

Des coteaux de l'Ille au plateau des Gayeulles vers la Forêt de Rennes

De part et d'autre de la voie Armorique, l'enjeu est de retisser un maillage au sein des secteurs résidentiels : Patton, Maurepas-Gayeulles, Armorique, favorisant ainsi des connexions douces entre les quartiers et reliant les différents espaces verts de proximité.

(25) Au nord, le stade de la Bellangerais est connecté à la coulée verte via par le chemin de la Motte Goulven en suivant le tracé du ruisseau du Pont de l'Etuse.

(26) Cette liaison se prolonge ensuite vers le Parc des Gayeulles le long de l'avenue des Monts d'Arrée et de la rue de l'Héronnière.

(27) Plus au sud, la jonction entre la coulée verte et le parc des Gayeulles s'appuie sur les mails plantés qui seront réalisés dans le cadre des projets de renouvellement des quartiers Gros-Chêne et Maurepas Gayeulles.

Tisser des accroches avec les centralités de la ville

Les stations de métro Villejean-Université et Villejean-Kennedy représentent les centralités de la partie nord de la ville à valoriser. Elles sont le support des accroches entre les quartiers de Villejean et de Beauregard. La station de métro Pontchaillou dans le prolongement de Villejean permet une continuité nord-sud entre Beauregard et Villejean et ainsi de relier ces quartiers nord au centre-ville. De la même manière, les stations Maurepas-Gayeulles, Gros chêne et Vitré constitueront les nouvelles centralités de l'axe de projet nord sur sa partie est. Elles seront le moteur d'accroches urbaines entre le nord et sud de l'axe Armorique-Tillon-Rochester.

Les accroches urbaines seront tissées par le bais de développement de cheminements piétons et d'espaces publics en lien avec l'aménagement des stations de métro. La station Gros chêne permettra de mettre en place un parcours piéton entre la station, les différentes rues avoisinantes et certains espaces publics (place Bernanos, Boulevard Volney, rues Fleuriaux et Bertheux…), tout en s'appuyant sur des éléments de la trame verte existante du quartier.

5. Axe de projet 5 : La traversée des Gayeulles à la Poterie à créer



Vue du ciel sur l'avenue des Gayeulles et l'axe de projet 5

Éléments de contexte

L'axe de projet "Traversée des Gayeulles à la Poterie" est un axe de développement à dominante paysagère. Il vise à structurer les deux rives, au nord et au sud de la Vilaine. Le futur quartier Baud-Chardonnet se situe à la charnière de ces deux séquences.



Les quartiers concernés par cet axe sont les quartiers du nord-est de la ville comprenant le Parc des Gayeulles, le boulevard de Vitré, les différents sites institutionnels que sont les lycées chateaubriand, Joliot Curie, le campus de Beaulieu, le Centre Hospitalier Guillaume Régnier et le site Bois Perrin.

Les quartiers sud-est de la ville, le Haut-Sancé, les franges de la Zone Industrielle Sud-Est, sont également intégrées à cet axe de projet qui rejoint l'axe de projet du Blosne au sud de la ville.

LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Révéler les terrasses de la rive nord de la Vilaine

Orientation 2 : Faire le lien entre les terrasses de la Vilaine et Baud-Chardonnet

Orientation 3 : Structurer les espaces verts et le réseau viaire des rives sud de la Vilaine

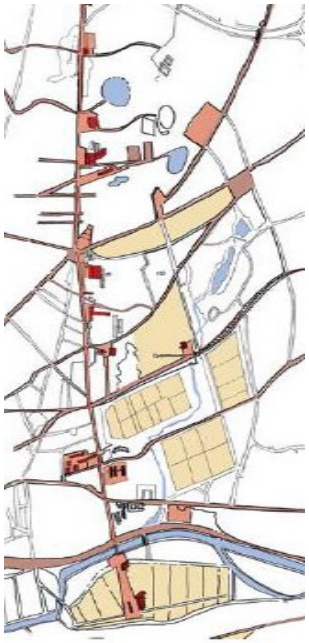
Orientation 1 : Révéler les terrasses de la rive nord de la Vilaine

La rive nord de la Vilaine est constituée de nombreuses emprises institutionnelles qui forment des enclaves non reliées à la Vilaine. C'est aussi un axe de projet "paysager" composé de terrasses avec des vues potentielles donnant sur la Vilaine. L'enjeu principal de cette partie de l'axe consiste à révéler le potentiel végétal présent, à structurer les projets en lien avec cette trame verte tout en valorisant cette situation topographique privilégiée et à préserver les vues structurantes sur les grands paysages.

Cette partie de la ville est aussi déconnectée des autres quartiers et du centre-ville. L'enjeu consiste à renforcer les liens urbains entre les quartiers de l'axe et le centre-ville et ses abords.

L'arrivée de la station de métro de la ligne b Vitré et Beaulieu permet de redéfinir les intensités urbaines et les liaisons urbaines entre les tissus d'équipements institutionnels et les tissus résidentiels du quartier Jeanne d'arc.





Principes d'aménagement

- **Mettre en valeur la trame bleue et le potentiel d'espace vert**
- **Recomposer les espaces urbains autour des stations de métro**
- **Tisser un maillage fin des tissus avoisinant l'axe de projet**

Mettre en valeur la trame bleue et le potentiel d'espace vert

Du plateau des Gayeulles au fond de vallée de la Vilaine

Sur cette portion de la ville, l'enjeu est de **relier l'espace naturel et de loisirs du Parc des Gayeulles,** situé sur la liaison vers la Forêt de Rennes**, à la vallée de la Vilaine en s'appuyant sur la trame verte et bleue existante**. Au-delà de répondre aux enjeux de développement des mobilités alternatives à la voiture en favorisant une nouvelle pratique de la ville, **les aménagements à réaliser visent également à rétablir des continuités écologiques, entre les différents espaces de biodiversité.**

(28) Le premier parcours traverse la rue de Fougères puis le site du réservoir des Gallets qui est aujourd'hui un espace peu accessible. Celui-ci, situé sur un des points hauts de la ville, la butte de Coësmes, pourrait faire l'objet d'un projet de mise en valeur en tirant partie de sa qualité paysagère et patrimoniale. Il se poursuit ensuite au travers du campus de Beaulieu qui bénéficie d'une composition verte et paysagère très structurante, spacieuse et qualitative, liée aux choix d'ordonnancement des bâtiments qui composent le site universitaire par son concepteur Louis Arretche. Le cheminement suit le tracé du ruisseau de la Piletière, busé dans sa partie haute et qui fera l'objet d'une renaturation dans le cadre de travaux d'aménagement liés aux compensations du chantier de la ligne b du métro. Le parcours est ponctué par des lieux d'animation liés à la présence d'équipements comme le Diapason ou le bâtiment d'accueil de l'université Rennes 1.

Il s'achève par le franchissement de l'avenue du Général Leclerc puis de l'avenue François Château, avant de se connecter aux berges de la Vilaine, face à l'Ile de Baud-Chardonnet.

(29) La seconde liaison nord-sud, plus à l'est s'établit sur les mêmes principes. Depuis le site des Gallets, elle rejoint par la ferme du même nom, la promenade Marcel Constant Houalet qui jouxte l'étang sud des Longs Champs. Elle relie ensuite la "croix-verte" de Beaulieu au cœur du campus, suit l'allée de Beaulieu et traverse également l'avenue du Général Leclerc, puis l'avenue des Préales, au niveau de la limite communale avec Cesson-Sévigné.

(30) Un troisième parcours vient se connecter aux précédents. Depuis la rue du Professeur Pierre au nord du Lycée Chateaubriand et au sud du collège des Gayeulles, il relie le pôle d'équipements de Beaulieu au Parc de Maurepas. Il rejoint ensuite le Jardin du Bonheur à proximité de l'école Trégain et enfin, le mail de l'allée de Maurepas permettant une jonction avec les parcours est-ouest entre l'Ille et le Parc des Gayeulles.

Ces parcours suivent une logique topographique et répondent aux enjeux de désenclavement des différents sites d'enseignements présents le long de l'axe Est. Ils sont donc à prendre en compte dans les futurs aménagements de l'axe de projet, notamment pour le campus universitaire et pour les ilots nord de la ZAC Baud-Chardonnet.

Recomposer les espaces urbains autour des stations de métro

La mise en service de la ligne b du métro va profondément modifier les pratiques de mobilités et usages du quotidien sur cette partie de la ville. Redéfinir l'organisation des espaces publics et des formes urbaines dans le périmètre de cette station de métro répond à l'enjeu de sécurisation et de transformation de l'espace urbain produit et est indispensable à la mutation engendrée par l'arrivée de ces nouveaux modes de déplacement. C'est aussi une place de choix pour l'implantation de nouveaux logements et d'un renouvellement urbain en lien avec l'inscription de ces nouvelles centralités, qui continuent à mailler équitablement le territoire communal.

Deux nouvelles stations de métro émergent le long de cette traversée des Gayeulles à la Poterie :

- La station du Boulevard de Vitré "Joliot Curie" permettra de desservir le grand pôle d'enseignement de la partie nord-est de la ville (lycées Joliot Curie et Chateaubriand, le collège des Gayeulles…) et les secteurs résidentiels du quartier Jeanne d'Arc.
- La station de métro "Beaulieu" desservira directement des sites importants tels que l'université Rennes 1, l'INRA, le site universitaire attenant, et offrira au site du CHGR et à Baud-Chardonnet une alternative au déplacement. Cette station, très proche des stations Atalante et ViaSilva, assurera également les liens nécessaires entre les pôles d'équipement, ceux de recherche ainsi que le réseau d'entreprises développé autour de celle-ci.

La station du boulevard de Vitré sera donc l'occasion de réaliser un projet d'espace public fort et de faire évoluer le boulevard en voie urbaine en privilégiant les modes actifs. Il s'agit de redonner une place plus importante aux piétons et cycles par un travail sur les espaces réservés aux modes actifs (trottoir, traversée, place publique...) et sur les espaces paysagers qui les entourent sur la partie est du boulevard de Vitré essentiellement et autour des stations et des entrées de sites institutionnels.

De même, la station de métro Beaulieu permettra une requalification de l'espace public sur l'avenue Professeur Charles Foulon pour mieux relier la cité universitaire au restaurant universitaire de "l'Etoile", conçu par Georges Maillols, situés dans l'axe de la Croix Verte du campus et les établissements universitaires au pourtour du sud de l'avenue.

Au-delà de la question d'espace public, le métro Joliot Curie insufflera une évolution des formes urbaines au regard des potentiels de mutabilités des espaces urbains le long du boulevard de Vitré. Il s'agira de constituer un front bâti le long du boulevard dans le respect de la trame viaire existante. Les opérations du Square Quentin et l'îlot Bourde de la Rogerie participeront à la densification et à la structuration du boulevard de Vitré. La partie est de la voie sera plus perméable, de manière à préserver les transparences vers les espaces végétaux à l'arrière, en favorisant une diversité des formes urbaines.

Tisser un maillage fin des tissus avoisinant l'axe de projet

La partie nord de l'axe de projet "Gayeulles-Poterie" se situe en grande partie sur les tissus d'emprises foncières institutionnelles. Il se juxtapose aux tissus des quartiers Jeanne d'Arc et Maurepas-Gayeulles à dominante résidentielle et pavillonnaire de l'entre-deux guerres. La trame urbaine en îlots resserré est affirmée et sera mise en cohérence avec les nouveaux tissus potentiels le long du boulevard de Vitré. L'évolution de chaque grande emprise d'équipements devra se faire en lien avec ses franges urbaines et le maillage viaire historique du secteur, pour renforcer les transversalités entre la "Ville parc" et la "Ville pavillonnaire" ainsi que les axes structurants.

Orientation 2 : Faire le lien entre les terrasses de la Vilaine et Baud-Chardonnet



Vue vers le centre-ville depuis Baud-Chardonnet

Le nouveau quartier Baud-Chardonnet bénéficie d'un positionnement stratégique se situant à la charnière de quatre axes de projet. Il participe de l'extension du centre-ville, de la reconquête du faisceau ferroviaire, de la valorisation de la Vilaine et se situe à l'épicentre de l'axe "Gayeulles-Poterie" à créer. Dans sa participation à la structuration de ce dernier axe, le projet Baud-Chardonnet vise à développer des liens forts avec "les terrasses de la Vilaine" et les différents sites institutionnels en rive de Vilaine (CHGR, Université Rennes 1, site Bois Perrin…). Le quartier Baud-Chardonnet est par ailleurs localisé au barycentre de l'intra-rocade.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Mettre en réseau les différentes polarités de quartier**
- ⇨ **Mettre en scène la géographie**
- ⇨ **Poursuivre la construction de liaisons entre les rives nord de la Vilaine et Baud-Chardonnet**

Mettre en réseau les différentes polarités de quartier

L'université de Beaulieu, les différents équipements sportifs et culturels autour de l'axe de projet, offrent une panoplie de choix d'activités à mettre en synergie avec les équipements du projet Baud-Chardonnet. La reconquête de cette partie est de la Vilaine, permettra de favoriser une nouvelle animation le long de l'avenue François château et de créer une nouvelle polarité urbaine et commerciale au sein du quartier de Baud-Chardonnet. La valorisation de ce site remarquable se caractérisera par la qualité et la diversité de ses espaces publics : place centrale, lieu de proximité et d'échanges autour de laquelle s'organisent les principaux équipements publics et commerciaux.

Mettre en scène la géographie

La géographie est un élément porteur de cet axe de projet. Elle représente le socle naturel qui fait le lien entre la Vilaine et ses rives à travers les différentes terrasses qui le composent.



Vue vers les coteaux nord de la Vilaine

Les plans d'aménagement d'Arretche ou de Laloy ont été pensés en lien avec cette géographie singulière. **Les futurs opérations d'aménagement et les mutations des différents tissus s'appuieront sur la structure spatiale historique des sites institutionnels, pour révéler des points de vue et perspectives** peu valorisés aujourd'hui (plan d'Arretche pour l'université Beaulieu, composition Laloy pour le CHGR et Bois Perrin). Les différentes opérations de construction ou d'aménagement seront l'occasion de **clarifier l'organisation spatiale et bâtie en lien avec les trames historiques,** tout en préservant les qualités d'habitats, de cadre de vie qu'offre "la Ville parc". **Ouvrir sur le paysage** c'est aussi mieux articuler les sites institutionnels et d'équipements avec la ville de manière à les rendre praticables et accueillants.

- **Travailler sur les systèmes des enclos et leurs perméabilités en limite physique des sites**

L'ensemble des enclos de cet axe de projet devront offrir des porosités en lien avec la trame verte et bleue du territoire communal.

- **Mettre en valeur le paysage et les cours d'eau**

Sur cet axe de projet, la Vilaine et les différents cours d'eau, notamment le ruisseau de la Piletière, seront mis en valeur à travers différents projets d'aménagement. Ce lien avec l'eau et sa mise en valeur naturelle, accompagneront les parcours paysagers de l'axe de projet.

Poursuivre la construction de liaisons entre les rives nord de la Vilaine et Baud-Chardonnet

Le caractère d'enclos des différents sites institutionnels présents sur cet axe de projet, induisent une faible porosité piétonne sur la partie est de la ville. Les futurs projets d'aménagements que sont les projets autour de l'université Rennes 1, de Bois Perrin, du CHGR et du square Quentin, devront faire l'objet d'une attention particulière à la mise en place d'une trame piéton-cycle intense, en lien avec les modes de déplacements actifs existants.

Orientation 3 : Structurer les espaces verts et le réseau viaire des rives sud de la Vilaine

Dans la logique globale de trame verte de la ville, les espaces verts et paysagers seront mis en relation et en valeur sur l'axe de projet. Le projet d'aménagement du Landry amorce les liaisons avec les espaces verts de l'axe de projet du Blosne, via le parc du Landry, qu'il s'agira de poursuivre.

L'axe de projet accompagnera l'évolution et les liens entre les franges de la zone industrielle Sud-Est et les tissus urbains résidentiels avoisinant. De par son enclavement, le secteur de la rue du Noyer fait l'objet d'importantes mutations du fait de l'inadéquation de son organisation aux nouveaux besoins des activités.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Remailler les différents tissus enclavés autour du faisceau ferroviaire**
- ⇨ **Développer une coulée verte reliée au réseau d'espaces verts de la Poterie**
- ⇨ **Valoriser les franges industrielles avec des formes urbaines audacieuses mais intégrées**
- ⇨ **Améliorer la desserte par les transports en commun et l'intermodalité**

Remailler les différents tissus enclavés autour du faisceau ferroviaire

Les secteurs entre la rue Auguste Pavie, la rue du Haut-Sancé, les rues des Vergettes et du Noyer et la rue du Bignon, sont aujourd'hui très enclavés le long de la voie ferrée Rennes-Châteaubriant. Une réorganisation de la structure viaire avec la mise en œuvre d'un nouveau franchissement à terme de la voie ferrée, devrait permettre de restructurer les tissus bâtis existant et de dynamiser l'accueil des activités artisanales, industrielles et de services dans ce secteur.

Cette liaison doit permettre de mieux relier la rue Auguste Pavie au boulevard Hutin Degrées, en restructurant les différents tissus bâtis existant, souvent obsolètes et inadaptés en terme de bâti d'activités.

Développer une coulée verte reliée au réseau d'espaces verts de la Poterie

Les différents espaces verts de l'axe de projet seront reliés en appui sur le nouveau maillage viaire.

- Le jardin de la Cantache
- Le Parc du Landry
- Le Parc des Hautes-Ourmes en lien avec l'axe de projet du Blosne

Valoriser les franges industrielles avec des formes urbaines audacieuses mais intégrées

Plusieurs projets d'aménagements potentiels identifiés permettront l'évolution des franges de voie ferrée :

- Auguste Pavie, situé entre les voies ferrées et le cimetière de l'Est
- le secteur du Noyer, situé le long de la voie ferrée Rennes-Châteaubriand
- le secteur du Bray

Ces secteurs prendront en compte la géographie des lieux et les ouvertures sur le grand paysage qu'elle propose.

Améliorer la desserte par les transports en commun et l'intermodalité

La qualité de desserte en transport collectifs de ce pôle économique majeur constitue un enjeu important pour réduire les mobilités motorisées individuelles qui génèrent par ailleurs des difficultés de stationnement. Cette partie est de la ville est desservie par un axe majeur de bus et la halte ferroviaire de la Poterie assure un complément de desserte. Pour autant, le plafonnement du stationnement pour les logements dans un rayon de 500 mètres appliqué sur les autres gares ferroviaires n'est pas opportun sur ce secteur, compte tenu de la faible fréquence de la desserte ferroviaire. En conséquence, la norme de stationnement mise en place est celle des quartiers périphériques.

6. Axe de projet 6 : Dynamiser le Vallon du Blosne



Vue sur le parc en réseau du Blosne

Éléments de contexte

L'axe de projet "Vallon du Blosne" se situe le long du fond de vallée du Blosne, affluent de la Vilaine. En tant que troisième vallée de Rennes, le Blosne s'inscrit dans une géographie beaucoup moins marquée que la vallée de la Vilaine et de l'Ille. Il traverse le quartier du Blosne, l'axe Alma-Fréville et les quartiers de Bréquigny, les Clôteaux et rejoint Saint-Jacques de la Lande par la rue de Nantes. Cet axe de projet a la particularité d'être inséré dans un paysage à dominante végétale, marqué par des implantations de bâtis au sein d'un écrin d'espaces verts. Il se situe également à l'interface de la rocade Sud de Rennes et participe de la structuration des entrées de ville de la voie historique de Chateaugiron, à l'est, de la rue de l'Alma, et de la voie historique de Nantes, à l'ouest. Ce vallon est le creuset du ruisseau du Blosne, lequel a cependant fait l'objet de diverses déviations et de busages sous forme de dalots, en lien avec la réalisation de la rocade Sud.

L'objectif sera de valoriser cette structure paysagère autour du vallon du Blosne et d'en faire le socle pour organiser l'implantation des futures constructions afin de renforcer cette ambiance urbaine propre au sud de la ville de Rennes.



LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

Orientation 1 : Valoriser et renforcer le réseau d'espaces verts existants

Orientation 2 : Accompagner le renouvellement de l'habitat dans les quartiers

Orientation 1 : Valoriser et renforcer le réseau d'espaces verts existant



Vue du quartier du Blosne, vers le boulevard Louis Volclair

Cet axe de projet est composé de nombreux espaces verts, aujourd'hui plutôt résidentiels, avec des surfaces et traitements qualitatifs variés et une composante arborée plus ou moins présente selon les secteurs. Demain, cet ensemble paysager sera fédérateur du projet de "Parc en réseau" et des aménagements urbains sur les quartiers du Blosne et de Bréquigny.

Principes d'aménagement

- **Mettre en relation les espaces paysagers pour aménager "un Parc en réseau" à l'échelle de l'axe de projet**
- **Hiérarchiser les espaces verts en différenciant les squares et les espaces de pied d'immeuble de toute proximité**
- **Reconnecter les quartiers autour du Vallon du Blosne**

Mettre en relation les espaces paysagers pour aménager un "Parc en réseau" à l'échelle de l'axe de projet

Les principes de parcours paysagers du vallon du Blosne répondent à l'objectif de mettre en réseau les nombreux espaces verts qui irriguent l'ensemble du secteur sud de la ville.

Ils s'appuient sur les allées et voiries existantes pour connecter les squares, les parcs et les terrains de sport entre eux et ainsi créer un véritable maillage au sein des quartiers sud.



(31) Un premier parcours fait la jonction entre Baud-Chardonnet, le cimetière de l'Est, le parc du Landry, le parc des Hautes-Ourmes, les divers cœurs d'ilots verts des ensembles collectifs, le jardin du Triangle. Il prend ensuite appui sur le boulevard Oscar Leroux avant de traverser le mail de l'avenue Fréville, le square des Hautes Chalais, le rond-point des Forces Françaises de l'Onu et se poursuit au-delà du complexe sportif de Bréquigny.

(32) Par ailleurs, un niveau du cimetière de l'Est, une jonction est faite vers le square de la 87ème Division Territoriale au nord du pôle d'équipement Châteaugiron-Landry.

(33) Un troisième parcours connecte lui aussi le quartier de Bréquigny à celui du Blosne et amorce une liaison vers le Bois de Soeuvres. Il s'appuie notamment sur les promenades existantes qui forment des maillons d'est en ouest: promenade d'Algarve, promenade de Castille, Jardins de Guernica, jusqu'au mail Henri Fréville. Il traverse ensuite le square d'Oslo et le complexe sportif des Chalais, pour redescendre vers le Parc de Bréquigny. Il retrouve alors le sillon du Blosne, en contrebas de la rocade et vient longer celle-ci en direction de Saint-Jacques de la Lande.

(34) Un quatrième parcours relie le corridor ferroviaire de l'axe Rennes/Châteaubriant, aux espaces sportifs Roger Salengro, connectant les différents quartiers pavillonnaires et collectifs de la Poterie à la Porte d'Alma, situés en frange de rocade. Cet itinéraire met en lien divers squares et complexes sportifs, aujourd'hui déconnectés les uns des autres.

(35) Au sud de la rocade, il s'agit de créer une continuité entre les espaces agro-naturels qui abritent des milieux écologiques riches que leur mise en relation enrichira. Ainsi, un tracé se dessine de la Porte des Loges jusqu'à l'Écomusée de la Bintinais.

(36) Enfin, l'axe Fréville constitue un axe paysager nord-sud assurant une connexion directe entre les quartiers sud de la ville et le centre-ville.

Hiérarchiser les espaces verts en différenciant les squares et les espaces de pied d'immeuble de toute proximité

Les différentes strates paysagères seront développées en lien avec les usages et l'ambiance paysagère existante des quartiers.

La création du parc en réseau mettra en relation différents espaces paysagers actuels et futurs de part et d'autre de l'axe Henri Fréville :

- À l'est de l'axe, le projet du Blosne prévoit l'aménagement d'une grande armature paysagère qui se développera selon une diagonale des Hautes-Ourmes à l'est, passant par la place Jean Normand, le square de Nimègue.
- À l'ouest de l'axe, au nord du lycée Bréquigny de nouvelles connections écologiques seront valorisées du square de Copenhague au square des Clôteaux, en passant par le square des Terres Neuves et de Narwik.

L'ensemble des cheminements piétons, boisements et espaces verts du quartier est de statut et de gestion publique. Ils relèvent cependant dans certains cas d'emprises institutionnelles non accessibles. Cette spécificité permet au quartier d'offrir des espaces de qualité, entretenus régulièrement.

Les grands espaces verts et boisés seront valorisés dans la trame verte de l'axe du Blosne : du Jardin de Guernica, au jardin d'Andalousie, d'Algarve, de Slovénie. Ils seront accompagnés de cheminements de qualité pour permettre leur insertion et leur préservation dans les aménagements. Le parc de Bréquigny et ses abords à l'ouest de l'axe du Blosne devront être mis en valeur et reliés à ce parc en réseau dans le cadre d'une opération de restructuration de la frange sud du lycée Bréquigny, le projet prévoit notamment une nouvelle liaison Transport en Commun permettant le désenclavement du quartier des Clôteaux, en lien avec les secteurs Alma et Chalais ainsi qu'une meilleure desserte en transports en commun du lycée Bréquigny.

Les squares, jardin d'accompagnement d'ensembles bâtis, seront liés à cette trame de jardins structurante par des liaisons douces, de manière à accrocher l'ensemble des immeubles au parc en réseau et à en permettre l'accès direct.

La lisibilité des circulations en cœur d'îlots sera améliorée. Les parcours piétons d'accès au logement et les allées pour les équipements et les commerces seront différenciés. Les limites entre espaces publics et privés seront définies de manière à faciliter leurs distinctions et l'accès des pieds d'immeubles et ainsi de mieux gérer leur transition.

Reconnecter les quartiers autour du Vallon du Blosne

Le vallon du Blosne forge la structure paysagère et géographique sur laquelle les quartiers du Blosne, de Bréquigny et des Clôteaux se sont insérés. Le cours d'eau du Blosne quant à lui représente l'élément fédérateur des quartiers du sud de la ville.

Les ruisseaux, affluents du Blosne, seront tout aussi structurant pour l'amélioration des liaisons piétons-cycles et l'orientation des aménagements des quartiers. Ainsi, la promenade de Lituanie et la promenade du Ruisseau seront valorisées.

La question paysagère et géographique constitue un principe fondamental à l'orientation des constructions et aux trames viaires.

Orientation 2 : Accompagner le renouvellement de l'habitat dans les quartiers



Vue sur le quartier du Blosne

Les projets d'aménagement de l'axe du Blosne permettront la valorisation de l'image des quartiers du Blosne et de Bréquigny par des actions sur les espaces publics, sur la mise en réseau des espaces verts et sur l'accueil de nouveaux habitants, en diversifiant le parc de logements et en favorisant la mixité sociale et générationnelle, ainsi que la diversité des fonctions urbaines.

Principes d'aménagement

- ⇨ **Créer une nouvelle strate bâtie tout en valorisant les formes urbaines existantes**
- ⇨ **Valoriser les liens entre les polarités, les équipements et les îlots résidentiels**
- ⇨ **Favoriser l'implantation d'activités économiques ou culturelles d'intérêt communal, voire métropolitain**

Créer une nouvelle strate bâtie tout en valorisant les formes urbaines existantes

Dans un quartier marqué par les typologies architecturales inscrites dans un espace vert structurant, l'objectif consiste à **créer une nouvelle strate bâtie en front de rue qui redonnera un adressage sur certaines voies structurantes des quartiers.** Ainsi, l'opération de renouvellement urbain du Blosne positionnera de nouveaux bâtis le long des avenues des Pays-Bas, rue de Roumanie et boulevard de Yougoslavie. Les nouveaux bâtis s'insèreront le long des voies structurantes, dans le tissu existant et notamment par la réorganisation des actuelles emprises de stationnement, en complémentarité des typologies existantes souvent plus hautes et en intérieur d'îlots.



Ces fronts bâtis de formes urbaines intermédiaires seront porteurs d'une nouvelle image permettant de diversifier les formes architecturales et les fonctions accueillies sur ces axes et les espaces principaux des quartiers par l'accueil de commerces ou services en rez-de-chaussée.

Au-delà de la diversification des formes urbaines, les réflexions et opérations sur le logement neuf seront menées avec celles de la requalification du bâti existant et des espaces publics, pour concevoir des espaces urbains cohérents. Il s'agira d'encourager des réhabilitations sur certains ensembles de logements existants en mettant l'accent sur la mise à niveau énergétique de ce parc.

Au vu des problématiques fortes de rénovation du parc des copropriétés existantes, **les possibilités d'extension ou de surélévation du bâti seront favorisées pour répondre aux besoins d'adaptation de ce parc et à sa qualité architecturale.**

Des possibilités de changements d'affectation du patrimoine bâti seront également envisagées pour développer de nouveaux usages notamment en pied d'immeuble.

Par ailleurs, il s'agira de favoriser l'accession à la propriété sous toutes ses formes et de développer des produits qui pourront s'adresser à des populations aux revenus variés et de faciliter aussi le parcours résidentiel des habitants et la mixité sociale.

Sur l'ensemble de l'axe du vallon du Blosne, le renforcement de la composante paysagère sera préservé de manière optimale, de façon à limiter l'impact des nouvelles constructions sur la trame verte structurante et à améliorer la qualité paysagère des quartiers.

Valoriser les liens entre les polarités, les équipements et les îlots résidentiels



Parc en réseau du Blosne

La desserte de ces quartiers par le métro constitue le moteur de la redynamisation et de la mixité de ces secteurs. Il relie efficacement les quartiers du sud de la ville au centre-ville et organise les différentes nouvelles polarités existantes entre Fréville et la Poterie.

Les pôles de quartiers seront renforcés et regroupés autour des stations de métro pour favoriser leur attractivité dans le quartier. La place Jean Normand, le centre commercial Italie, le pôle associatif le Landrel, représentent les polarités dynamiques commerciales et publiques structurantes pour le quartier.

La question de la proximité sera mise en avant dans les projets. Il s'agit avant tout de créer du lien social dans les quartiers et inter-quartiers et de répondre aux besoins en équipements afin de favoriser la dynamique "proximité". Les nouvelles centralités permettront de compléter et de pérenniser les équipements des ilots de quartier.

De la même manière, à l'ouest de l'axe du Blosne, la mise en synergie des complexes sportifs, du lycée Bréquigny et des polarités environnantes, permettra de développer une dynamique de quartier en lien avec les tissus résidentiels.

La restructuration des franges du lycée Bréquigny permettra de créer des continuités urbaines et/ou visuelles avec le parc et l'axe Henri Fréville et de diversifier le parc de logements. Ces objectifs iront dans le sens du désenclavement du quartier des Clôteaux, du parc de Bréquigny et de sa valorisation en tant qu'équipement structurant du secteur, mais aussi celles des autres équipements environnants. (Pôle MJC, pôle Albert Bayet…)

Favoriser l'implantation d'activités économiques ou culturelles d'intérêt communal, voire métropolitain

L'axe de projet du Blosne participe de la dynamique commerciale et tertiaire de la ville, par l'implantation du centre commercial Alma, des bureaux le long de l'axe Henri Fréville. Cet axe constitue un pôle tertiaire important à l'échelle de la ville. Celui-ci est caractérisé par la présence de deux stations de métro qui en font un axe fort reliant ces quartiers au centre-ville.

L'opération du Blosne, sera le moteur d'une valorisation des lieux culturels dans le sud de la ville avec notamment, la construction d'équipements publics à rayonnement communal. À côté du centre culturel "Le Triangle", le quartier du Blosne complètera son offre culturelle avec la construction du nouveau conservatoire, place Jean Normand. Ces équipements participent à l'ouverture du quartier sur la ville en y attirant divers publics.



Projet du conservatoire du Blosne, vue depuis la place Jean Normand

De plus, les projets autour de l'axe du Blosne doivent permettre de réorganiser et d'étoffer la structure commerciale du quartier. L'objectif sera d'introduire cette dynamique commerciale en lien avec celle existante. À l'image de l'opération du Blosne, les polarités seront articulées avec les éléments structurants des quartiers :

- À l'ouest du Blosne, la polarité Italie, déjà existante autour de la station et du centre commercial du même nom aura vocation à être restructurée à terme.
- À l'est du Blosne, la polarité Jean Normand, située au droit de la station de métro "Le Blosne", constituera le nouveau cœur du quartier du fait de sa position centrale, de la présence du marché et de ses équipements d'échelle ville.

Partie 2.3 Les Orientations d'Aménagement de quartier : les différents secteurs de projets

Mode d'emploi de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation de quartier

Les orientations d'aménagement et de programmation déclinées ci-après, portent sur certains secteurs, quartiers ou îlots de la ville. Il s'agit de quartiers ou de secteurs sur lesquels sont attendues des évolutions fortes dans les années à venir et qu'il convient soit de mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou encore aménager.

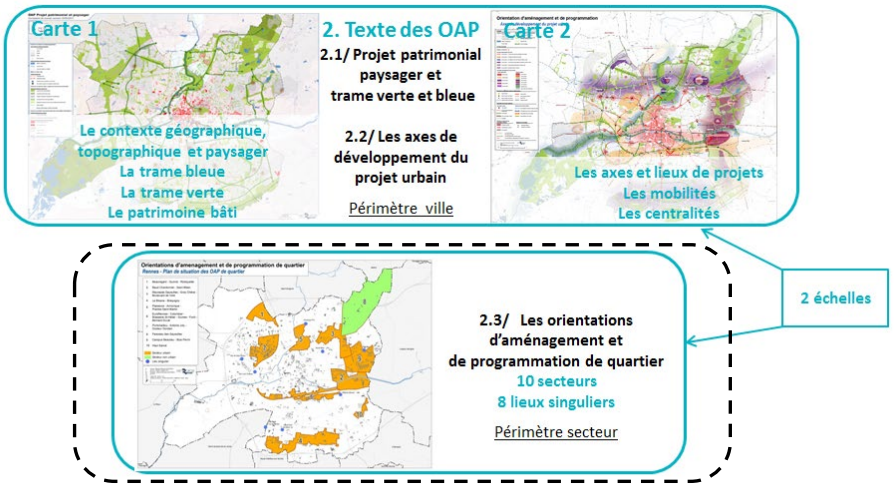
Ces dispositions par quartier s'inscrivent dans les orientations générales établies à l'échelle de la ville et des axes de projets, telles que décrites précédemment.

Les orientations d'aménagement et de programmation par quartier, définissent notamment les affectations principales, les vocations et programmations, la composition urbaine et les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères de ces espaces, en cohérence avec les secteurs environnants.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le règlement graphique du PLUi.

Les principales caractéristiques d'organisation spatiale sont traduites sur des schémas d'aménagement.

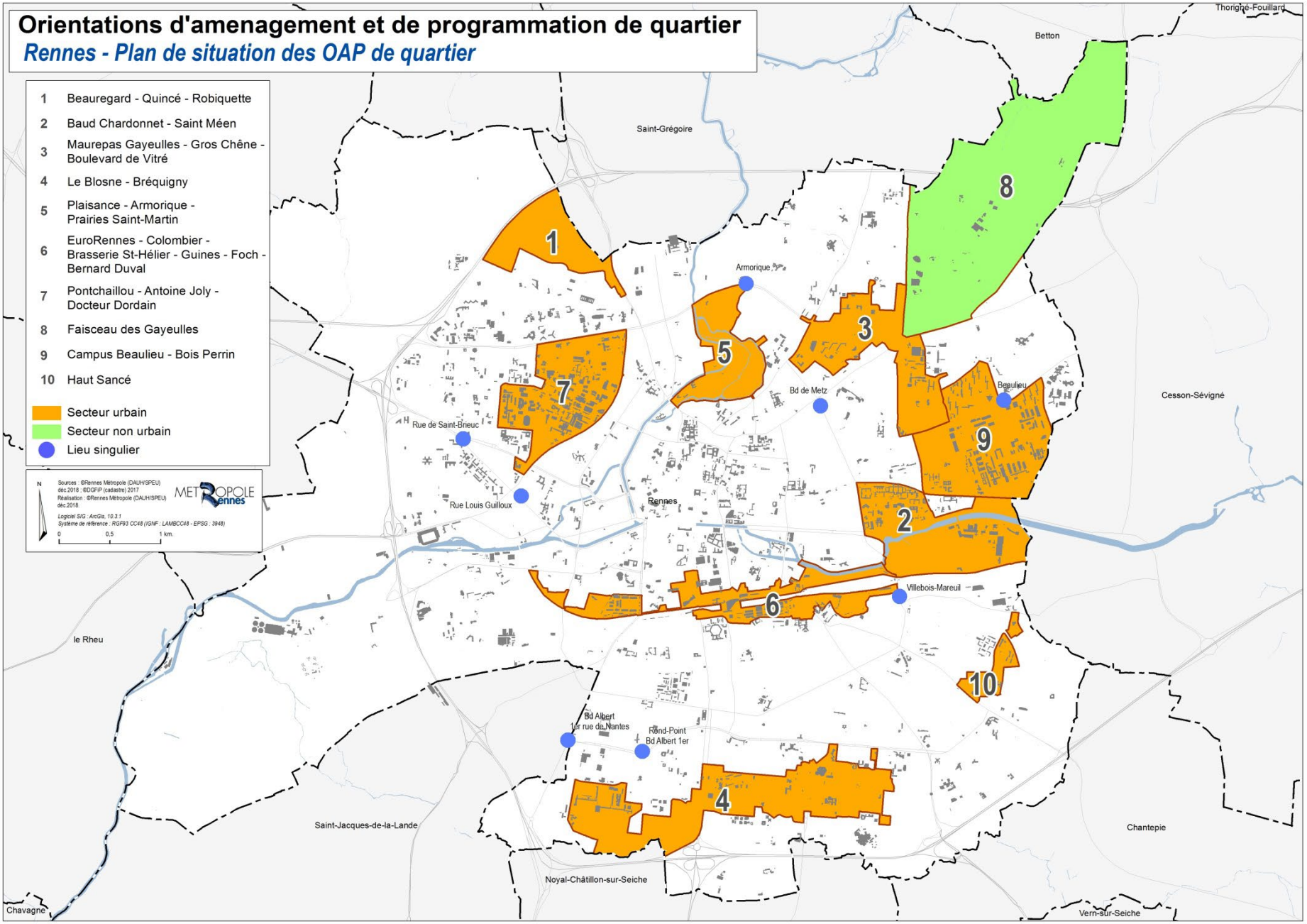
Les projets de constructions doivent être compatibles avec ces orientations.



Les OAP: - 1 texte et 2 cartes synthétisant les orientations et principes d'aménagement à l'échelle communale
- des orientations d'aménagement et de programmation de quartier sur 10 secteurs de projet et 8 lieux singuliers

Orientations d'amenagement et de programmation de quartier

Rennes - Plan de situation des OAP de quartier



1. Beauregard - Quincé-Robiquette





Description du site

Cette orientation porte sur plusieurs secteurs implantés sur le coteau ouest de l'Ille. Ils font actuellement l'objet en majeure partie de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC).

Le projet urbain de Beauregard concerne 3 ZAC, celles de Beauregard, Beauregard-Quincé et Portes de Saint-Malo. Une réflexion particulière porte sur la frange ceinturée par la rocade, au nord-ouest.

L'ensemble de ce secteur sera ici nommé Quincé – Robiquette.

Le secteur "Haut de Quincé" est à l'interface entre la campagne rennaise et l'entrée de ville urbanisée. Il est ceinturé au nord-ouest par la rocade et est en contact au sud avec le parc de Beauregard déjà réalisé. Le boulevard de la Robiquette en marque la limite est. La zone est délimitée au sud par la rue Aurélie Nemours.

Le secteur présente des points hauts à l'échelle du bassin rennais et est traversé d'est en ouest par un vallon aujourd'hui peu visible.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 52 ha

Occupation / usages actuels

Ce secteur participe à la composition de la trame verte et bleue du quart nord-ouest de Rennes. Un important réseau de chemins creux, de haies bocagères et des chemins ruraux parfois interrompus rythment l'organisation du site. La présence de l'eau sur le site (ruisseau de Quincé, fossés, mares et zones humides) contribue à la diversité végétale et faunistique.

Il accueille également quelques éléments bâtis dont la ferme du Haut-Quincé en activité. Un autre corps de ferme abrite des associations culturelles favorisant la découverte du secteur.

La zone la plus au sud comprend des programmes de logements en cours de réalisation aux abords de la rue Aurélie Nemours.

À l'est, la frange le long du boulevard de la Robiquette connait de nombreuses mutations en lien avec la mise en œuvre de l'opération d'aménagement.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe n°4 de projet :

- **"La traversée entre Beauregard et Gayeulles à intensifier"**

Enjeux globaux

- Créer davantage de cohérence entre ces différents secteurs et les inscrire à une échelle plus large dans l'axe est / ouest,
- Améliorer la desserte et le fonctionnement des voies (transports en commun, livraisons),
- Réflexion sur la cohérence d'ensemble aux abords de la rue de Saint-Malo,
- Requalifier les entrées de ville (boulevard de la Robiquette, rue de Saint-Malo, avenue Gros-Malhon).
- Organiser une programmation de nouveaux logements équilibrée entre les différents sites,
- Rééquilibrer l'offre tertiaire et résidentielle,
- Proposer une offre de logements en cohérence avec les orientations définies par le Programme Local de l'Habitat,
- Valoriser les vues depuis Beauregard vers la vallée de l'Ille,
- Accompagner les secteurs en mutation,
- Relier le quartier Beauregard à la vallée de l'Ille et au canal,
- Irriguer le secteur en cheminements piétons,
- Révéler les atouts paysagers du secteur Haut-Quincé,
- Requalifier l'entrée de ville boulevard de la Robiquette.

Vocation et programmation

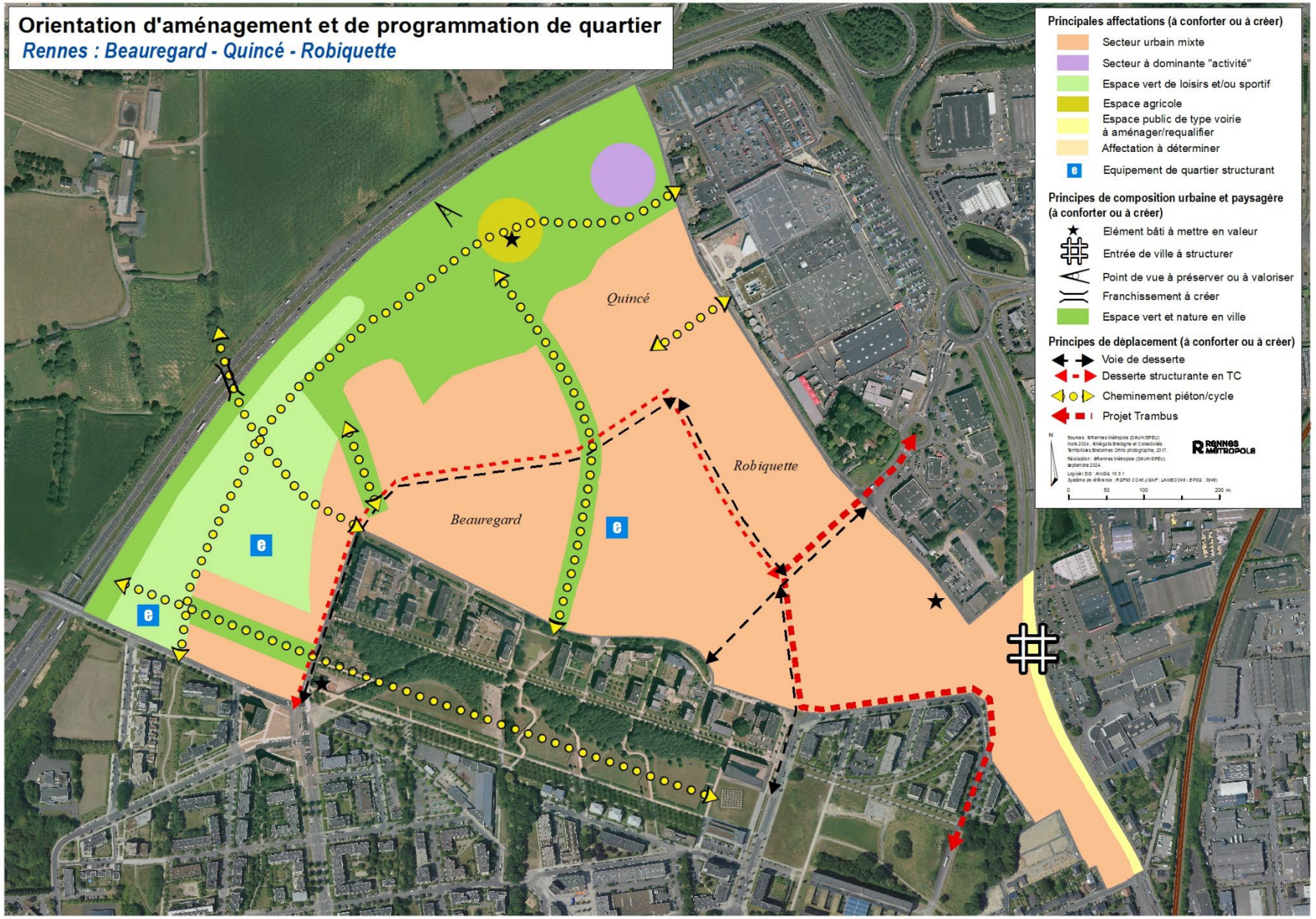
À l'échelle de l'opération, la recherche d'une mixité fonctionnelle est visée. Des secteurs à dominante tertiaire pourraient s'ouvrir au logement ainsi que des franges d'activités.

Pour atteindre les objectifs de mixité sociale, l'offre à l'accession en propriété sera développée. Le nombre global de logements prévus sera maintenu et l'équilibre des produits réalisés pour atteindre les objectifs fixés par le Programme Local de l'Habitat se pensera à l'échelle globale de l'opération.

Plus spécifiquement sur le parc Haut-Quincé et ses alentours, la programmation concerne :

- L'aménagement du parc et la diversification des usages :
  - réalisation d'équipements sportifs de plein air et d'aires ludiques,
  - aménagement de pâturages et réimplantation de verger,
  - développement d'une agriculture urbaine,
- L'aménagement de cheminements piétons de qualité,
- Le prolongement des pistes cyclables.

Sur le secteur de Beauregard Ouest, des équipements sportifs, salle de sport, plateaux sportifs sont envisagés.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Beauregard - Quincé - Robiquette
Quincé
Robiquette
Beauregard
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "activité"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace agricole
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Equipement de quartier structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Entrée de ville à structurer
Point de vue à préserver ou à valoriser
Franchissement à créer
Espace vert et nature en ville
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Projet Trambus
RENNES MÉTROPOLE

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

L'aménagement de ce quartier poursuivra son objectif d'accueillir de nouvelles populations. Toutefois, la programmation à venir portera une attention particulière sur le dégagement des vues, l'ensoleillement…

Intégrée à l'opération, l'axe d'entrée de ville du boulevard de la Robiquette fera l'objet d'un traitement particulier. Les mutations ainsi accompagnées participeront à la cohérence de l'ensemble.

Sur l'ensemble des secteurs concernés, les compléments de maillage viaire et les circulations piétonnes et cycles représentent une dimension importante des aménagements à venir.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

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.

3/ Qualité environnementale, qualité des constructions

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

Le parc naturel urbain de Quincé, s'ouvrant sur la ville, sera agrandi et affirmé. La zone humide sera valorisée en lien avec le projet d'aménagement.

Le ruisseau de Quincé joue un rôle important dans le secteur en lien avec la zone humide.

Le parc de Quincé participera activement au prolongement de la trame verte et bleue. La coulée verte conservée facilitera un accès confortable pour les piétons à l'ensemble du parc de Quincé et à celui de Beauregard. Le réseau de chemins anciens et de haies bocagères pourrait être restauré.

Cet espace devrait permettre une gestion alternative des eaux pluviales et des eaux de voirie tout en créant des vues vers le quartier plus au sud.

La ferme du Haut- Quincé dont la valeur patrimoniale a été identifiée sera valorisée.

4/ Risques et nuisances / Santé

Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (Air-Bruit). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

En raison de la proximité de la rocade et de l'intensité du trafic, des études sont à conduire sur les nuisances acoustiques et la qualité de l'air.

Les projets devront prendre en compte les potentiels risques de pollution des sols sur le secteur Porte de Saint-Malo en raison du passé industriel et artisanal de ce site.

5/ Mobilités

Desserte en transports collectifs : Le secteur est desservi par différentes lignes de bus. Des extensions du réseau sont prévues pour irriguer le nord du site, notamment via le futur trambus.

Desserte par les modes actifs :

- Un maillage doux permettra de meilleurs porosités et connexions entre les différentes entités de ce secteur et entre les différents îlots, mais aussi vers le secteur Gros Malhon et le canal d'Ille et Rance,
- Continuité piétons / cycles le long du boulevard de la Robiquette à créer/conforter,
- Assurer la mise en relation vers le chemin de la Duchesse Anne vers Montgermont,
- Apaiser l'entrée de la ville boulevard de la Robiquette et requalifier cet axe.

6/ Servitudes

Voir annexes

Conditions de réalisation

L'aménagement s'effectuera par des Zones d'Aménagement Concerté.

2. Baud-Chardonnet – Saint-Méen





Description du site

Cette orientation couvre le site de Baud-Chardonnet faisant l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et le secteur de Saint-Méen, accueillant le centre hospitalier Guillaume Régnier et le centre de secours (SDIS) au nord de la Vilaine. Ces secteurs sont aujourd'hui au cœur de la métropole.

Baud-Chardonnet : Ceint par la Vilaine et les voies ferrées, cet ancien site industriel se trouve à proximité du centre-ville et du campus universitaire de Beaulieu. La partie est du site est composée de grandes emprises d'activités. Un îlot en mutation est situé entre le site de Beaulieu et la Vilaine.

Saint-Méen : Délimité au nord par l'avenue du Général Leclerc, au sud l'avenue François Château, à l'ouest le boulevard de Strasbourg et à l'est la rue du Moulin de Joué.

Implanté sur le coteau de la Vilaine, le site accueille notamment le centre hospitalier Guillaume Régnier dont la trame originelle a tenu compte de la topographie. Cet équipement majeur de la ville constitue cependant une enclave.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 109 ha

Occupation / usages actuels

Baud-Chardonnet : Occupée de longue date par des activités essentiellement industrielles et logistiques, une grande partie des emprises est aujourd'hui aménagée en attente des programmes de constructions. La partie ouest du site fait l'objet d'une ZAC opérationnelle. La partie est accueille plus particulièrement des entrepôts et locaux d'activités divers, le dépôt de bus, la déchèterie et la base nautique. Le site accueille également différentes initiatives artistiques et espaces de création notamment la salle de répétition du TNB.

Saint-Méen : Ce site recouvre principalement l'établissement de santé centre hospitalier Guillaume Régnier avec les bâtiments d'origine au nord en bordure de l'avenue Général Leclerc, à l'intérieur différents bâtiments hospitaliers plus récents.

Le bâti est très structuré sur la partie nord et comprend une part importante de bâtiments patrimoniaux. Au sud des espaces verts plus ouverts bordent l'avenue François Château.

L'activité hospitalière ayant initialement pris place au nord du site, un certain nombre d'unités se sont progressivement implantées au centre de l'enceinte.

La partie la plus au sud accueille l'unité hospitalière spécialement aménagée, des locaux techniques, des jardins et un stade, ainsi qu'un central téléphonique en bordure du boulevard de Strasbourg.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans quatre axes de projet :

- **Axe 1 : orientation 2 "Déployer le centre-ville à travers de nouveaux projets"**
- **Axe 2 : "Le faisceau ferroviaire à reconquérir"**
- **Axe 3 : "Les vallées de l'Ille et de la Vilaine à mettre en valeur"**
- **Axe 5 : "La traversée entre les Gayeulles et Poterie à créer"**

Baud-Chardonnet : Le projet vise à créer un nouveau quartier au bord de la Vilaine, situé à 2 km du centre-ville, dans le prolongement de l'axe des quais support de l'axe est-ouest de transports en commun. Ce secteur participe du déploiement du centre-ville.

Les principaux enjeux sont :

- La reconquête d'un secteur de friches industrielles et l'extension du centre-ville à l'est,
- La création d'un nouveau quartier caractérisé par une mixité de fonctions (logements, activités, loisirs, services et équipements),
- L'accueil de nouvelles populations dans le respect des orientations fixées par le Programme Local de l'Habitat (PLH),
- Une opportunité de réduire l'étalement urbain à l'échelle de la Métropole en intensifiant le cœur de ville,
- La mise en valeur des qualités paysagères du site, essentiellement la présence de l'eau,
- La création d'un lieu de vie singulier en lien avec le Vilaine, caractérisé par la qualité et la diversité de ses espaces publics,
- Le désenclavement de la plaine de Baud par la création de nouveaux franchissements de la Vilaine pour renforcer les liens avec la rive nord et, à plus long terme, des voies ferrées au sud (projet de l'axe des gares),
- L'aménagement d'espaces verts et une promenade structurante ouverte sur la Vilaine (la rambla),
- L'accueil d'activités économiques, tertiaires et technologiques en lien avec l'Université de Rennes 1 (dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma de Développement Universitaire).

Saint-Méen : Les enjeux urbains du site portent sur trois aspects majeurs :

- L'ouverture du site et le traitement de ses franges au nord sur l'avenue Général Leclerc, à l'ouest sur le boulevard de Strasbourg et au sud sur l'avenue François Château,
- La réorganisation du site s'appuyant sur les bâtiments existants et la trame historique permettant ainsi une libération foncière progressive tout en améliorant la lisibilité de la composition d'ensemble,
- La préservation d'un axe de vue nord-sud sur le bâti historique et l'affirmation de la trame urbaine et paysagère.

Le projet vise à valoriser la frange nord-ouest du site qui contribuera à assurer économiquement la construction de nouveaux programmes hospitaliers envisagés en place des bâtiments existants sur le quadrant nord-ouest du site.

Vocation et programmation

Baud-Chardonnet : Cette OAP est en lien avec la première partie de la ZAC et assure la continuité d'aménagement notamment à l'est du futur pôle de quartier. Le déplacement du dépôt de bus vers le sud-est à l'emplacement des activités de la halle SERNAM permet un nouvel aménagement sur l'actuel dépôt. Cet aménagement comprend aussi les terrains situés en rive sud de la rue Jean-Marie Huchet. Il regroupera des fonctions mixtes et des logements. Le dépôt bus sera reconfiguré et positionné au nord du faisceau ferroviaire à proximité du centre technique municipal. Le long de l'avenue Gaston Monnerville la programmation comporte des bureaux, logements et activités.

Si le projet a pour vocation première la création de nouveaux logements, services et équipements en lien avec les besoins et usages des futurs habitants, il accueillera également des équipements divers dont des établissements d'enseignement, des activités et du commerce.

Les manifestations culturelles seront maintenues et des activités sportives, de détente ou de loisirs seront proposées en lien avec la reconquête des berges de la Vilaine.

Une polarité commerciale répondant aux attentes des nouveaux habitants et usagers contribuera à l'attractivité de ce nouveau quartier.

Pour répondre aux objectifs de mixité sociale à l'échelle de la Métropole définis par le Programme Local de l'Habitat (PLH), différentes typologies de logements et conditions d'accès seront proposées sur l'ensemble du secteur.

Saint-Méen :

Ouverture et valorisation de la frange nord-ouest, boulevard de Strasbourg/avenue Général Leclerc, aux tissus avoisinants :

- Développer de nouvelles constructions essentiellement composées de logements collectifs. Les différents programmes de construction respectent les objectifs de mixité sociale à l'échelle de la Métropole définis par le Programme Local de l'Habitat,
- La réalisation d'activités au rez-de-chaussée des constructions à l'alignement sur le boulevard de Strasbourg contribuant à la continuité de la centralité de quartier sur le carrefour boulevard Strasbourg/avenue Général Leclerc,
- Création d'un espace public de proximité structurant le carrefour boulevard Strasbourg / avenue Général Leclerc et situé dans la continuité de la bande végétale le long de l'avenue du Général Leclerc,

  L'angle comprenant l'emprise de voirie public avec un terre-plein et une voie tourne à gauche est intégré dans l'opération d'ensemble de cet îlot.

Au sein du site :

- Mise en valeur du patrimoine existant (composition urbaine historique du site),
- Requalification de certains équipements et confortation de la fonction hospitalière,
- Redonner une lisibilité à la trame originelle en restructurant la trame viaire,
- Conforter les percées visuelles et perspectives sur la Vilaine,
- Accueil d'un équipement sportif,
- Création d'une façade urbaine dans la continuité des quais en rive nord de l'avenue François Château.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Baud-Chardonnet : Le secteur sera marqué par une très grande diversité des formes urbaines, allant de la maison individuelle à l'immeuble de grande hauteur (R+16) en passant par des formes intermédiaires. La très grande visibilité de ces repères urbains sera un marqueur du renouvellement du paysage architectural rennais.

Les formes bâties s'adossent aux axes majeurs du quartier. De part et d'autres, deux parcs s'inscrivent dans la trame paysagère du site. Ils structurent un tissu intermédiaire complétant l'offre de logements.

Les implantations de ces nouvelles constructions sont pensées en rapport avec les perspectives visuelles sur la Vilaine et leur articulation avec les espaces publics à aménager le long du fleuve.

Saint-Méen : Le système de cours ouvert sur le grand paysage, pensé lors de la composition initiale du site sera préservé. L'implantation du mail traversant le site d'est en ouest sera confortée et structurera l'ensemble. La trame viaire originelle sera également révélée et confortée, permettant ainsi d'assurer les liaisons nord/sud, de structurer le site et d'offrir des percées visuelles sur la vallée de la Vilaine en contre-bas.

Sur les franges nord-ouest, le long du boulevard de Strasbourg, des épannelages différenciés comprenant des hauteurs de constructions variant de R+4 à R+9.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Baud-Chardonnet : L'axe historique des quais sera prolongé par une perspective paysagère composée d'une succession d'espaces ouverts. Elle s'appuie sur deux voies principales :

- L'avenue Gaston Monnerville le long de laquelle sont implantées des activités tertiaires, axe situé en limite nord des voies ferrées et se prolongeant à l'ouest par une liaison douce vers la gare,
- L'axe nord/sud, avenue Jorge Semprun se prolongeant au nord par le nouveau pont Vaclav Havel sur la Vilaine, se connecte au boulevard de Vitré.

Le devenir de la partie est de la plaine de Baud est à l'étude, sa reconversion étant liée à l'évolution des grandes emprises existantes sur le secteur, à ce titre le dépôt des bus sera reconfiguré plus au sud-est du site actuel en contiguïté du centre technique municipal.

Saint-Méen : Le traitement des franges vise l'ouverture du site et son intégration aux tissus avoisinants et constitue un enjeu majeur pour le secteur.

L'avenue Général Leclerc, frange nord du site, accueille l'entrée historique qui sera valorisée tenant compte du patrimoine et de la composition végétale en bordure de l'avenue. Le carrefour sera également restructuré en lien avec le nouvel aménagement de cette entrée.

À l'est, l'entrée principale rue du Moulin de Joué sera réaffirmée.

Au sud, des porosités avec les tissus des secteurs Aristide Briand et Baud Chardonnet seront à envisager. Le site étant implanté sur un coteau, les percées visuelles sur la Vilaine seront à préserver : L'aménagement du secteur François Château et la création d'une façade urbaine dans le prolongement des quais prendront donc en compte cette spécificité, mettant en valeur les trames et perspectives historiques liées à l'organisation de l'hôpital.

Frange nord-ouest : Le boulevard de Strasbourg sera traité de manière à constituer un front urbain.

Un mail planté au sud de l'îlot est aménagé pour affirmer l'axe de composition est-ouest dont le tracé est issu de la trame historique du site du centre hospitalier Guillaume Régnier.

Un axe nord-sud, dans le prolongement de la rue Beaumarchais participe de la composition urbaine de l'îlot.

3/ Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

Baud-Chardonnet : La présence de l'eau est un point fort du projet d'aménagement dont l'originalité réside dans le traitement du rapport au fleuve :

- L'aménagement des berges et des abords de la Vilaine participent à la composition urbaine et paysagère,
- Des usages spécifiques sont en cours d'étude en rive sud de la Vilaine.

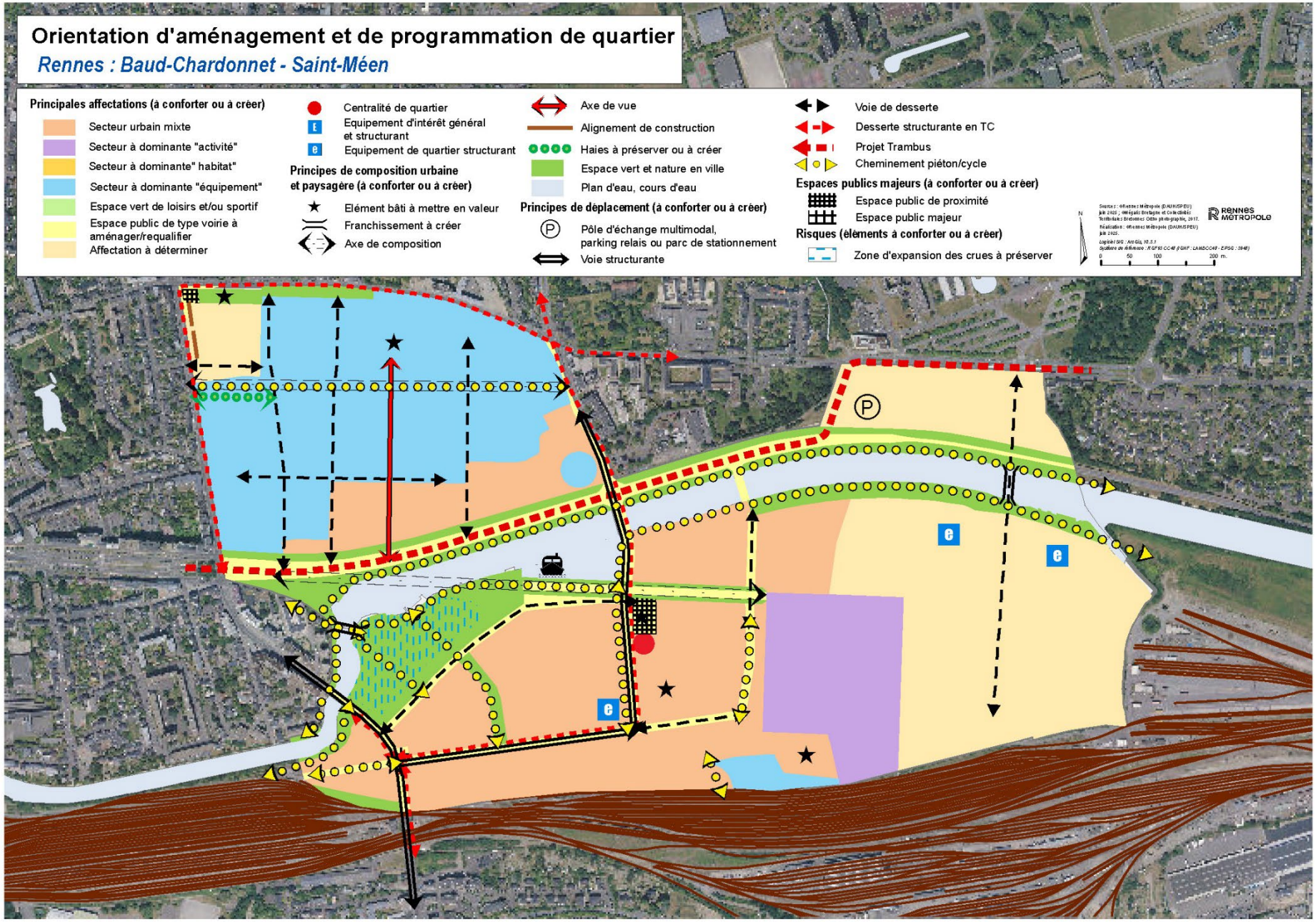
Une articulation sera recherchée entre les paysages des rives (jardins des berges, roselières, espaces verts…) et les îlots bâtis. La valorisation de ce site remarquable se concrétise par la qualité et la diversité de ses espaces publics. L'alternance de places végétalisées, de parcs et de la rambla mettent en scène une progression dans le site à travers des espaces verts plus ou moins urbains. Ils mèneront vers un vaste parc en bordure de l'eau, poumon de l'opération.

Saint-Méen :

- Prise en compte de la topographie du site et son patrimoine historique,
- Révéler la trame d'origine du site en maintenant des percées nord / sud et est / ouest.

Frange nord-ouest : La bande végétalisée située le long de l'avenue Général Leclerc est préservée et mise en valeur.

Un bosquet situé au sud de cette bande plantée participe de la composition paysagère du site en accompagnement notamment à la maison patrimoniale située au nord au sein de la bande plantée.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Baud-Chardonnet - Saint-Méen
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Centralité de quartier
Equipement d'intérêt général et structurant
Equipement de quartier structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Franchissement à créer
Axe de composition
Axe de vue
Alignement de construction
Haies à préserver ou à créer
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Pôle d'échange multimodal, parking relais ou parc de stationnement
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Projet Trambus
Cheminement piéton/cycle
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Espace public majeur
Risques (éléments à conforter ou à créer)
Zone d'expansion des crues à préserver
RENNES MÉTROPOLE

4/ Qualité des constructions

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

Baud-Chardonnet : Le projet prend en compte le patrimoine bâti existant et participe à sa mise en valeur en le réhabilitant et en prévoyant de lui affecter de nouveaux usages. (Manoir de Baud / anciens bâtiments d'activité témoignant de l'histoire du site tels ceux de l'entreprise Chevet…)

Saint-Méen:

- Préservation de certains bâtis patrimoniaux,
- Mise en perspective de la chapelle depuis le sud.

Frange nord-ouest : Le projet préserve la maison existante d'intérêt patrimonial située au sud de l'avenue du Général Leclerc au sein de la bande végétale et d'espaces arborés.

5/ Risques et nuisances

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

Baud-Chardonnet : La question de l'inondabilité de certains secteurs a été résolue par des aménagements adéquats (suppression de la digue, création d'une zone d'expansion des crues, remblais dans certains secteurs). Le Plan de Prévention Risque Inondation (PPRi) a été modifié en ce sens.

La présence de métaux lourds et d'autres polluants a été détectée : La pollution résiduelle des sols permet la réalisation du programme. Toutefois, l'exploitation des sous-sols et l'implantation de potagers ou arbres fruitiers sont compromises.

La pollution des sols fait l'objet d'études très approfondies et de traitements en lien avec les fonctions accueillies. La conception du projet en tient compte pour ne pas exposer la population aux risques liés à la nature des sols.

La nuisance acoustique de la voie ferrée reste modérée. Elle sera atténuée par les immeubles en façade faisant écran.

6/ Mobilités

Accès automobile au secteur et voies structurantes :

- **Baud-Chardonnet :**
  - Avenue François Château, boulevard Villebois Mareuil,
  - Par le pont Vaclav Havel, avenue Jorge Semprun,
  - Avenue Chardonnet.
- **Saint Méen :**
  - Avenue François Château et Moulin de Joué,
  - Boulevard de Strasbourg,
  - Avenue Général Leclerc.

Desserte en transports collectifs

- **Baud-Chardonnet :**
  - Au nord, le site est desservi par l'axe est/ouest, et à terme le "TramBus",
  - Au sud, l'avenue Gaston Monnerville et la rue Jorge Semprun seront aménagées pour permettre la desserte du quartier. Ces voies seront notamment le support d'une liaison bus inter-quartier nord/sud reliant le boulevard de Vitré au cimetière de l'est.
- **Saint-Méen :** Le secteur est desservi par l'axe est/ouest au sud et des lignes de bus au nord et à l'ouest.

Desserte par les modes actifs

- **Baud-Chardonnet :**
  - Au sein de l'opération : des voies piétons / cycles et des voiries apaisées,
  - Une passerelle reliera le quartier en cours d'aménagement, son parc et le quartier Alphonse Guérin,
  - Une passerelle piétons/cycles franchissant les voies ferrées vers la rue Auguste Pavie,
- **Saint-Méen :** Les abords du site comportent des aménagements cyclables.

7/ Servitudes

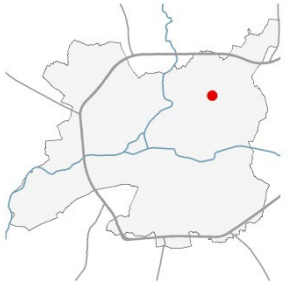
Voir annexes

Conditions de réalisation

L'aménagement du secteur Baud Chardonnet s'effectue par une Zone d'Aménagement Concerté : les terrains à l'est font l'objet d'une réflexion d'ensemble intégrant le devenir ou l'évolution du dépôt des bus et du centre technique municipal.

3. Maurepas Gayeulles – Gros Chêne – Boulevard de Vitré





Description du site

Cette OAP concerne trois secteurs : Maurepas-Gayeulles, au nord de l'avenue de Rochester, Gros Chêne au sud de cette avenue et les abords du boulevard de Vitré, à l'est.

Maurepas-Gayeulles et Gros Chêne : Le secteur comprend deux entités, de part et d'autre de l'avenue de Rochester : au nord, le quartier du Gast sur lequel porte la ZAC Maurepas Gayeulles et au sud de l'avenue, le quartier du Gros-Chêne pour lequel un projet de requalification urbaine d'ensemble est en réflexion. À l'est, ce secteur est délimité par l'avenue des Gayeulles, longeant le parc, puis la rue de Fougères. À l'ouest, l'avenue Patton marque la limite tout en prenant en compte le sud-ouest du carrefour avenue Général S. Patton et avenue Rochester.

Boulevard de Vitré : Le boulevard de Vitré a été identifié comme un secteur porteur d'enjeux urbains suite à la définition du tracé de ligne b du métro. Il comprend le tronçon et ses abords compris entre le rond-point des Gayeulles au nord et le carrefour avec la rue Danton et l'avenue Charles Foulon au sud.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 385 ha

Occupation / usages actuels

Maurepas Gayeulles et Gros Chêne : Caractéristique d'une urbanisation relativement dense et largement dominée par l'habitat social de la fin des années 50, le quartier de Maurepas connait un processus de paupérisation en lien avec un parc de logements anciens, d'équipements vieillissants, une faible attractivité économique et une offre commerciale en déclin.

Le secteur est également caractérisé par une forte présence de la voiture en l'absence de stationnement privatif dans la conception d'origine du quartier.

L'avenue de Rochester, qui scindait le quartier en deux entités, a été réduite à 2x1 voie facilitant ainsi les franchissements et visant à d'avantage de porosité.

Le quartier bénéficie depuis de nombreuses années d'actions de requalification et de réhabilitation s'appuyant sur les dispositifs nationaux de la politique de la ville. Afin de poursuivre ces démarches et d'harmoniser le projet sur Maurepas Gayeulles et celui à venir sur le Gros Chêne, de nouvelles études ont été engagées dans le cadre du nouveau programme national de rénovation urbaine 2 (2016-2026).

Boulevard de Vitré et ses abords : Le boulevard de Vitré est un axe majeur de liaison entre les quartiers de la partie est de la ville. À l'est du boulevard, le secteur accueille un pôle d'enseignement important, les lycées Chateaubriand et Joliot Curie et le collège des Gayeulles. À l'ouest, le tissu est composé de copropriétés et de parcelles pavillonnaires.

Plus au sud, à l'angle de la rue Charles Péguy et du boulevard de Vitré, des maisons ou petits collectifs datant des années 60 sont regroupés en divers ilots. Du fait de l'organisation du bâti, les ensembles collectifs ne participent que partiellement à la structuration du boulevard.

Le secteur concerne également le square du Docteur Arthur Quentin et la MJC Le Grand Cordel implantée en frange d'une parcelle municipale. Cet espace est aujourd'hui sous utilisé, le bâti du square nécessite une réhabilitation ou restructuration.

Enjeux / objectifs

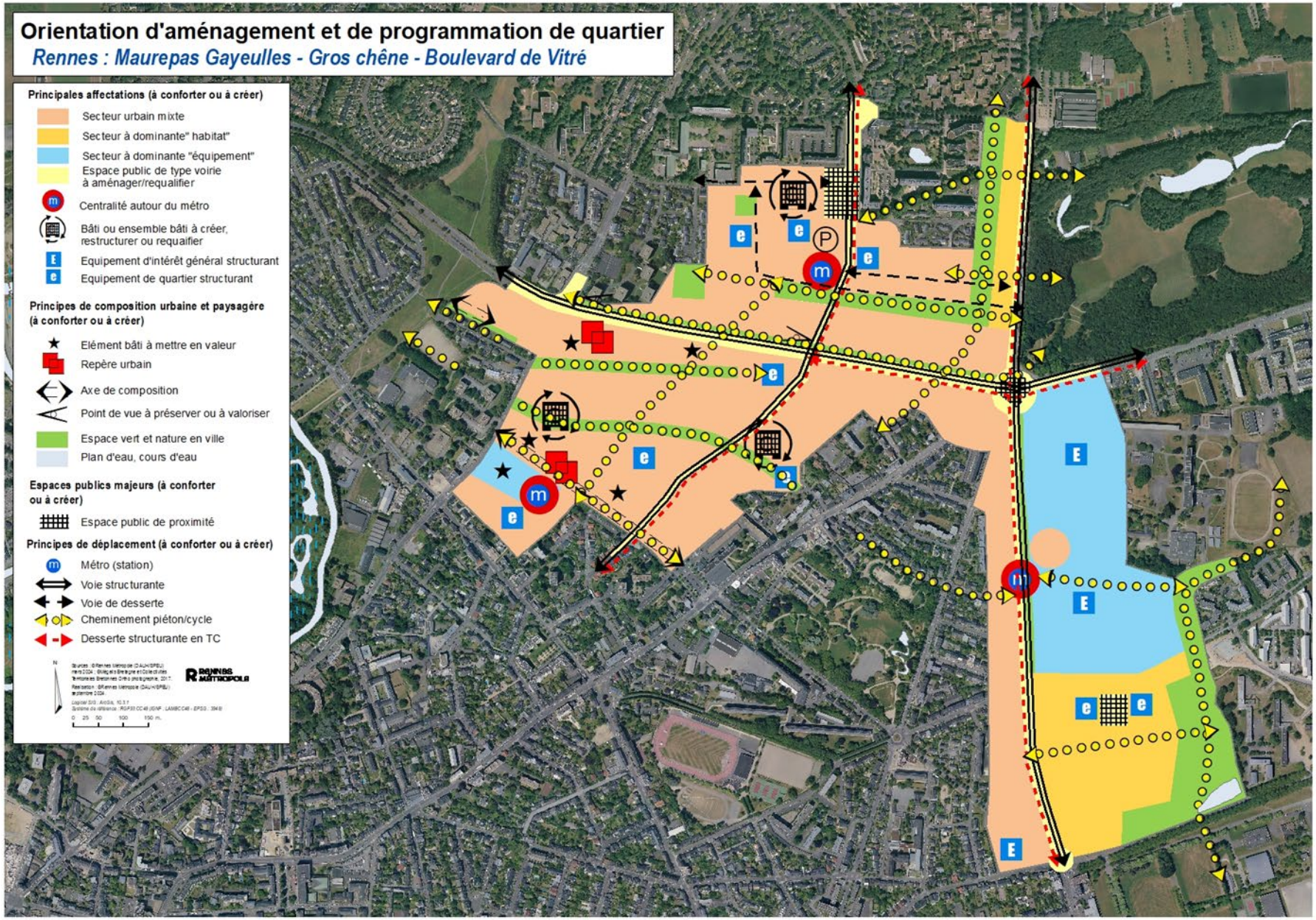
Cette OAP s'inscrit dans deux axes de projet :

- **Axe 4 : "La traversée entre Beauregard et les Gayeulles à intensifier"**
- **Axe 5 : "La traversée entre les Gayeulles et la Poterie à créer"**

Il s'agit ici d'affirmer le renouvellement urbain et la requalification de ces quartiers faisant l'objet d'un Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU).

Maurepas Gayeulles – Gros Chêne : Afin de répondre au processus de paupérisation, au vieillissement du bâti et aux besoins de mise à niveau des équipements, la requalification des quartiers de Maurepas Gayeulles et du Gros Chêne vise plusieurs objectifs :

- Réhabiliter le parc social existant et développer une mixité sociale et intergénérationnelle,
- Affirmer de nouvelles polarités autour d'équipements structurants en s'appuyant sur l'arrivée du métro et la desserte assurée par deux stations dans le secteur, le boulevard de Vitré étant également desservi par la deuxième ligne de métro,
- Repenser l'offre et la structuration commerciale sur la dalle du Gast et sur le secteur du Gros Chêne,
- Améliorer l'accessibilité en cœur de quartier en renforçant le maillage viaire, notamment le franchissement de l'avenue de Rochester et du boulevard Armorique, ainsi que les modes actifs,
- Permettre la mutation de certains secteurs pour faire évoluer leur vocation (logements, équipements, activités) et en introduisant de nouvelles formes urbaines (habitat individuel ou groupé, petits collectifs…).


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Maurepas Gayeulles - Gros chêne - Boulevard de Vitré
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Centralité autour du métro
Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier
Equipement d'intérêt général structurant
Equipement de quartier structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Repère urbain
Axe de composition
Point de vue à préserver ou à valoriser
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Métro (station)
Voie structurante
Voie de desserte
Cheminement piéton/cycle
Desserte structurante en TC

Si le projet de requalification du Gros Chêne porte en majeure partie sur la diversification de l'offre et la requalification de près de 1 400 logements, d'autres objectifs portent sur le secteur :

- La démolition du bâti obsolète,
- La réorganisation de l'offre scolaire, d'équipements et de services publics,
- La requalification des espaces publics en lien avec leurs usages,
- L'attractivité économique et l'accueil d'activités diversifiées, notamment artisanales, en réalisant une nouvelle offre de locaux adaptés et en favorisant l'implantation d'équipements publics,
- La confortation d'une liaison verte accueillant les déplacements en mode actif entre le parc de Maurepas et les Prairies Saint-Martin.

Boulevard de Vitré : L'opération de renouvellement urbain vise à :

- Requalifier le parc social existant et renforcer la diversification avec notamment une offre nouvelle de logements sur les secteurs du square Quentin et de la place Jean XXIII,
- Favoriser l'ouverture du square Quentin depuis le boulevard de Vitré et la place de quartier Jean XXIII par des accroches urbaines contribuant à la structuration du boulevard de Vitré et de la place,
- Faire évoluer les abords de la station de métro par le renforcement du bâti et des équipements publics,
- Assurer les transitions vers les quartiers environnants, du square Quentin vers la place Jean XXIII,
- Penser l'accroche des tissus urbains des voies connexes pour éviter un effet de coupure et faciliter les liaisons.

Vocation et programmation

Maurepas-Gayeulles et Gros Chêne : Afin de mettre en œuvre les objectifs de mixité fonctionnelle et de diversification de l'habitat, il est nécessaire d'activer des leviers pour améliorer l'attractivité du quartier.

À terme, le secteur proposera une offre de logements plus diverse et qualitative, l'enjeu étant de tendre vers plus de mixité sociale, intergénérationnelle voire fonctionnelle en modernisant le parc social existant et en introduisant différents modes d'accession à la propriété.

De nouvelles cellules commerciales, des services et locaux dédiés à l'artisanat ou à des activités relevant de l'économie sociale et solidaire.

Toujours dans un objectif d'amélioration du cadre de vie, l'offre scolaire sera réorganisée sur l'ensemble des secteurs du Gros Chêne et de Maurepas Gayeulles.

Boulevard de Vitré : Sur le secteur du square Quentin, la programmation vise à reconstituer le parc de logements sociaux et à favoriser une offre complémentaire de produit logements décrits dans le Programme Local de l'Habitat. La diversification dans le quartier se traduit également par une offre de logement en accession à coût maitrisé.

Sur les franges de l'îlot Bourde de la Rogerie - Vitré - Sophie Michel, au droit de la station de métro, des programmes de logements participeront à la restructuration, à l'intensification du boulevard et à la création d'une polarité.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Maurepas-Gayeulles : Le parti d'aménagement de la ZAC Maurepas Gayeulles vise à requalifier les espaces publics et valoriser les potentiels de fonciers en contribuant à la mise à niveau des équipements et à l'amélioration de l'offre de logements. Ces opportunités découlent principalement de :

- La requalification de l'avenue de Rochester,
- La constitution d'une "façade" urbaine en immeubles collectifs le long des voies existantes,
- La création d'un nouveau "tissu d'habitat individuel groupé" accueillant des volumes de plus petits gabarits,
- La restructuration du centre commercial avec des immeubles mixtes accueillant des cellules commerciales en rez-de-chaussée,
- La reconquête d'emprises viaires et la création de voies nouvelles,
- La valorisation d'anciens terrains communaux,
- La démolition d'immeubles inadaptés et la reconstruction du centre commercial.

Gros Chêne : L'ouverture du centre commercial Gros Chêne sur un espace public en lien avec la station de métro et la lisibilité de la place depuis l'avenue G.S. Patton constituent des points majeurs de la composition à venir.

La requalification des tours (allée de Brno et boulevard Mounier) a pour objectif premier l'amélioration de la conception et de la qualité des logements. Les halls pourront accueillir des services, des équipements ou petites activités. Une plus grande typologie de logements sera proposée pour diversifier les profils des occupants. De l'accession à la propriété sera introduite dans les tours.

Pour ces deux secteurs, la diversification du parc de logements se matérialise par la proposition de formes de bâtis multiples.

Le projet sur la partie ouest, au carrefour Avenue G.S. Patton / Rochester / Armorique proposera une diversification des formes urbaines pour répondre au contexte urbain et paysager de part et d'autre du boulevard d'Armorique et de l'avenue G.S Patton.

Boulevard de Vitré : Les abords du boulevard de Vitré et le secteur du square Quentin révèlent des potentialités de constructions dans la partie nord du boulevard aux abords de la station de métro (îlot rue Joseph Buret), du square Quentin et de la place Jean XXIII.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Maurepas Gayeulles - Gros Chêne : Le projet s'attache également à requalifier les espaces publics en y envisageant de nouveaux usages. Le secteur proposera une articulation à différentes échelles : le réaménagement du rond-point des Gayeulles affirmera l'entrée de ville. La place de l'Europe constituera une entrée de quartier et la place du marché jouera un rôle de centralité pour le secteur Maurepas-Gayeulles.

Le maillage et les cheminements connexes permettront de meilleures perméabilités entre les différents îlots des deux quartiers.

Le renforcement des liaisons entre l'opération Maurepas / Gayeulles et le parc des Gayeulles est prévu, ainsi qu'une liaison structurante entre le parc de Maurepas, le Gros Chêne et la Coulée Verte vers les Prairies Saint Martin.

Boulevard de Vitré : Le projet d'aménagement vise également la liaison entre le parc des Gayeulles à la vallée de la Vilaine en passant par le bois du Galet, le parc Mirabeau et le campus de Beaulieu.

Cette promenade verte se manifeste par :

- Un nouveau réseau de cheminements prenant appui sur le maillage existant, notamment en direction de la future station de métro Joliot Curie,
- Un traitement des abords de la station de métro,
- L'aménagement d'un mail piéton / cycle reliant les parvis des lycées le long du boulevard de Vitré,
- Des connexions par les modes actifs entre le square Quentin, le parc Mirabeau, la place de quartier Jean XXIII et l'équipement du Grand Cordel.

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

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

Maurepas-Gayeulles – Gros Chêne : La présence du végétal est importante sur le quartier. Le projet tend à préserver ces ambiances de "quartier vert" en améliorant la lisibilité des parcours, notamment en établissant une connexion plus évidente entre le parc des Gayeulles, le quartier du Gast et la coulée verte de Patton. Les espaces verts existants seront valorisés.

Le parc social sera réhabilité en améliorant notamment la performance énergétique.

4/ 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.

5/ Mobilités

Maurepas-Gayeulles et Gros Chêne : Le quartier, déjà desservi par les lignes de bus, le sera prochainement par la 2ème ligne du métro. Le pôle d'échange multimodal s'articulera autour de la station de métro Gayeulles et accueillera un parc relais de 400 places, le terminal bus et une station de vélos.

Les déplacements en modes actifs seront facilités par le renforcement des cheminements piétons (création de venelles, aménagement de trottoirs) et leur continuité sera assurée.

La trame viaire va être restructurée et hiérarchisée pour améliorer la lisibilité et sa fonctionnalité. Cela se traduit par la requalification des voies surdimensionnées, la création de nouvelles voies résidentielles, l'amélioration des connexions. L'emprise des parkings aériens sera réduite.

La station Gros Chêne irriguera le quartier avec à terme une confortation des liaisons piétonnes vers le boulevard Volney, la coulée verte et le quartier d'habitat.

Boulevard de Vitré : Dans le prolongement de l'avenue des Gayeulles, le boulevard de Vitré sera conforté dans sa fonction d'axe structurant avec l'aménagement d'un mail destiné aux modes actifs. Les connexions et liaisons seront développées à partir de la station de métro pour ne pas créer un effet de coupure et limiter la place de l'automobile. Ces liaisons permettront notamment le renforcement des modes de déplacements actifs.

6/ Voies structurantes communes aux différents secteurs

Avenue de Rochester, avenue des Gayeulles, boulevard de Vitré, rue Guy Ropartz, boulevard Mounier, avenue Patton, rue de Trégain.

7/ Servitudes

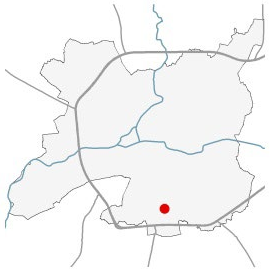
Voir annexes

Conditions de réalisation

Le réaménagement du quartier Maurepas/Gayeulles s'effectue par l'opération d'ensemble de la ZAC Maurepas Gayeulles. Une opération d'ensemble sur le secteur du Gros Chêne est envisagée. L'aménagement du secteur Vitré s'effectue progressivement. Une opération sur le nord du square Arthur Quentin est engagée.

4. Le Blosne – Bréquigny





Description du site

Cette OAP s'étend sur les quartiers du Blosne et la partie sud du quartier de Bréquigny, le long de la vallée du Blosne.

Le Blosne : Le quartier du Blosne est situé au sud de la ville de Rennes dans l'intra-rocade. Il fait référence au ruisseau le Blosne, partiellement canalisé aujourd'hui. Le secteur s'étend sur 200 ha et compte environ 12 000 logements. Il fut réalisé dans le cadre de la procédure de Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP) entre la fin des années 60 et les années 80.

Son urbanisation de tours et de barres et ses espaces paysagers en font un lieu emblématique en terme de composition urbaine et paysagère. Avec la première ligne de métro, le Blosne bénéficie de l'implantation de cinq stations. Cet axe majeur de liaison avec le centre-ville et la gare représente un atout majeur pour la redynamisation et le développement du quartier.

Le Blosne fait partie des cinq quartiers de grands ensembles rennais classés en Zone Urbaine Sensible (ZUS). Identifié comme Quartier d'Intérêt National, il est concerné par le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU).

Bréquigny : Le quartier Bréquigny est marqué par une forte présence du végétal formant une trame paysagère publique / privée. Ce modèle d'urbanisation au caractère peu dense et discontinu est issu de la politique des grands ensembles. Le parc de Bréquigny, deuxième parc rennais à l'intérieur de la rocade, est une entité paysagère majeure.

L'orientation concerne la partie sud du quartier, comprise entre l'avenue Henri Fréville à l'est et l'avenue Georges Graff à l'ouest. Le secteur est délimité au nord par l'emprise du lycée Bréquigny et au sud par le parc et la limite communale.

Le secteur comporte de grandes entités d'équipements, le centre Alma, le parc et de grandes copropriétés aux abords du square Albert Bayet. Le quartier accueille environ 7 400 logements en 2011.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 149 ha

Occupation / usage actuels

Le Blosne : À dominante résidentielle, la population en baisse dans le quartier se renouvelle peu et tend au vieillissement. Il présente des indicateurs socio-démographiques révélant des écarts importants eut égard aux autres quartiers de la ville ou de l'agglomération (décohabitation, sur-représentation des catégories à faibles revenus, taux de chômage plus fort et fragilité sociale des ménages plus grande).

Les logements sociaux, très présents sur le quartier, ne se répartissent pas de façon homogène. Le taux peut atteindre près de 80% dans certains secteurs ou îlots.

Les centres commerciaux vieillissants ne répondent plus aux attentes. Avec la ligne A du métro certains d'entre eux se retrouvent à l'écart des flux et ont perdu en visibilité et attractivité.

Le quartier accueille également plusieurs groupes scolaires et collèges, des équipements publics à vocation sportive ou culturelle, à l'instar du Triangle (ou prochainement du pôle culturel accueillant le conservatoire).

Les espaces publics, très présents, restent parfois sous-utilisés et peu appropriés aux nouveaux usages.

Bréquigny : Le secteur concerné comporte le parc et est bien pourvu en équipements. Ces entités constituent de grandes emprises monofonctionnelles peu perméables : le lycée Bréquigny, le centre commercial Alma et un pôle important d'équipements sportifs (piscine, dojo, gymnase…). Le rayonnement de ces derniers dépasse l'échelle de la ville mais bénéficie peu au quartier. Ces emprises manquent de lisibilité depuis l'espace public et comprennent des accès multiples non hiérarchisés. Ces facteurs contribuent à l'enclavement de certains quartiers comme celui des Clôteaux au sud-ouest.

Ces grandes entités urbaines connaissent pour la plupart une sous-occupation. Les abords du lycée de Bréquigny sont particulièrement concernés par cette problématique. De plus, cet équipement d'enseignement est impacté par une consommation énergétique importante liée à un bâti ancien, héritage d'une conception architecturale innovante des années 60, aujourd'hui à caractère patrimonial mais inadaptée en terme d'économie d'énergie.
Connaissant un repli démographique qui s'accentue progressivement depuis les années 80, le quartier est aujourd'hui l'un des moins peuplé de Rennes. Initialement très familial, le secteur connait un important phénomène de vieillissement. Les évolutions sociétales ont également contribué à la baisse de la taille moyenne des ménages.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans un axe de projet :

- Axe 6 : "Le Vallon du Blosne à dynamiser"

Le Blosne : En lien avec le projet urbain et le programme de rénovation urbaine de la ville, le quartier sera appelé à évoluer sans démolition majeure de bâtiments d'habitations. Le renouvellement portera dans un premier temps sur le secteur concerné par la zone d'aménagement concerté Blosne Est, puis dans un second temps sur la partie ouest du secteur (qui devrait également faire l'objet d'une opération d'aménagement d'initiative publique).

Les enjeux pour le secteur **Blosne-Est** sont les suivants :

- Diversifier les typologies et la morphologie des logements en créant une offre d'habitat libre ou intermédiaire,
- Renforcer le tissu urbain essentiellement aux abords de la trame viaire,
- Décloisonner les espaces verts et les mettre en relation pour révéler le parc en réseau et le potentiel paysager du quartier, notamment les cœurs d'ilots verts,
- Créer une centralité économique, commerciale et culturelle autour de la place Jean Normand en requalifiant l'offre commerciale. Cette requalification engendre l'évolution des trois centres commerciaux existants avec une diversification de fonction (logements, activités…) sur leurs emprises,
- Favoriser l'accueil d'activités nouvelles en s'appuyant sur la présence de services et le développement de l'artisanat,
- Accueillir des équipements structurants à l'échelle de la ville (conservatoire, site de l'hôpital…) en renforçant le maillage et le rayonnement des équipements pour améliorer la vie associative, les pratiques culturelles et sportives des habitants,
- Recréer une attractivité pour pallier à une désaffection du quartier et au vieillissement de la population,
- Adapter l'offre scolaire.

Pour le **Blosne Ouest**, les objectifs à long terme concernent :

- La restructuration du centre commercial Italie,
- La construction de nouveaux logements, de services et d'équipements sur des sites faiblement occupés,
- L'affirmation d'un pôle d'activité tertiaire et économique sur l'avenue Fréville et ses abords en mixant les fonctions et en renforçant l'usage de l'entrée de ville,
- Le renforcement l'attractivité autour des stations de métro Henri Fréville et Italie.

Bréquigny : La baisse démographique globale et le vieillissement qui accompagne ce processus justifient les enjeux urbains orientés vers la dynamisation du quartier de Bréquigny.

La requalification urbaine du secteur est donc une opportunité pour diversifier l'offre de logements, reconnecter les secteurs d'habitation aujourd'hui isolés par les grandes emprises et créer du lien entre les différents pôles en vue de redonner une cohérence urbaine au quartier.

Les principaux enjeux sont :

- Le développement d'une opération de renouvellement urbain sur les emprises désaffectées par le lycée dans un quartier particulièrement bien pourvu en équipements,
- La poursuite et l'accompagnement de la redynamisation du pôle de quartier Albert Bayet,
- Le désenclavement du secteur des Cloteaux,
- La réalisation d'une offre nouvelle de logements diversifiés pour à la fois accueillir les Rennais et valoriser les abords du parc de Bréquigny,
- Une meilleure intégration urbaine du lycée en réorganisant les accès à l'équipement d'enseignement,
- L'aménagement d'espaces mutualisés pour le lycée et le quartier,
- Le développement des connexions entre ces différentes polarités, notamment sur l'axe est / ouest,
- La qualification de l'entrée de ville Porte de Nantes, la création d'une façade urbaine en bordure de la rocade en combinant constructions et aménagements verts des franges de la rocade en lien avec la réduction de la marge de recul Loi Barnier,
- La poursuite de la restructuration des locaux commerciaux du centre Alma notamment à l'ouest du parc de stationnement.

Vocation et programmation

Le Blosne : À dominante résidentielle, les fonctions restent encore peu diversifiées dans le quartier. L'accueil et le développement de nouvelles activités engendreront une autre dynamique. Cette attractivité pourra se concrétiser par l'affectation de polarités vacantes à de nouveaux usages, notamment à de l'artisanat et à des activités de services. La mutation profonde de l'offre commerciale du quartier sera quant à elle encadrée par la mise en œuvre d'un contrat de revitalisation artisanale et commerciale.

La création d'une polarité commerciale autour de la place Jean Normand vise à redynamiser le cœur du quartier en lien avec la station de métro, les nouveaux équipements et le marché.

L'avenue des Pays-Bas deviendra un site privilégié d'accueil des activités tertiaires, artisanales et de structures favorisant un accompagnement professionnel de qualité. Le site de l'Hôpital Sud pourra également accueillir de nouvelles activités et fonctions.

Sur le secteur du Triangle, le long de l'avenue Andrée Viollis, la construction de logements et d'activités à rez-de-chaussée accompagnera la requalification de l'espace public.

La construction de nouveaux logements sur le quartier se réalisera dans un premier temps sur le secteur est. La diversification des typologies et morphologies d'habitat sera développée pour tendre vers plus de mixité sociale.

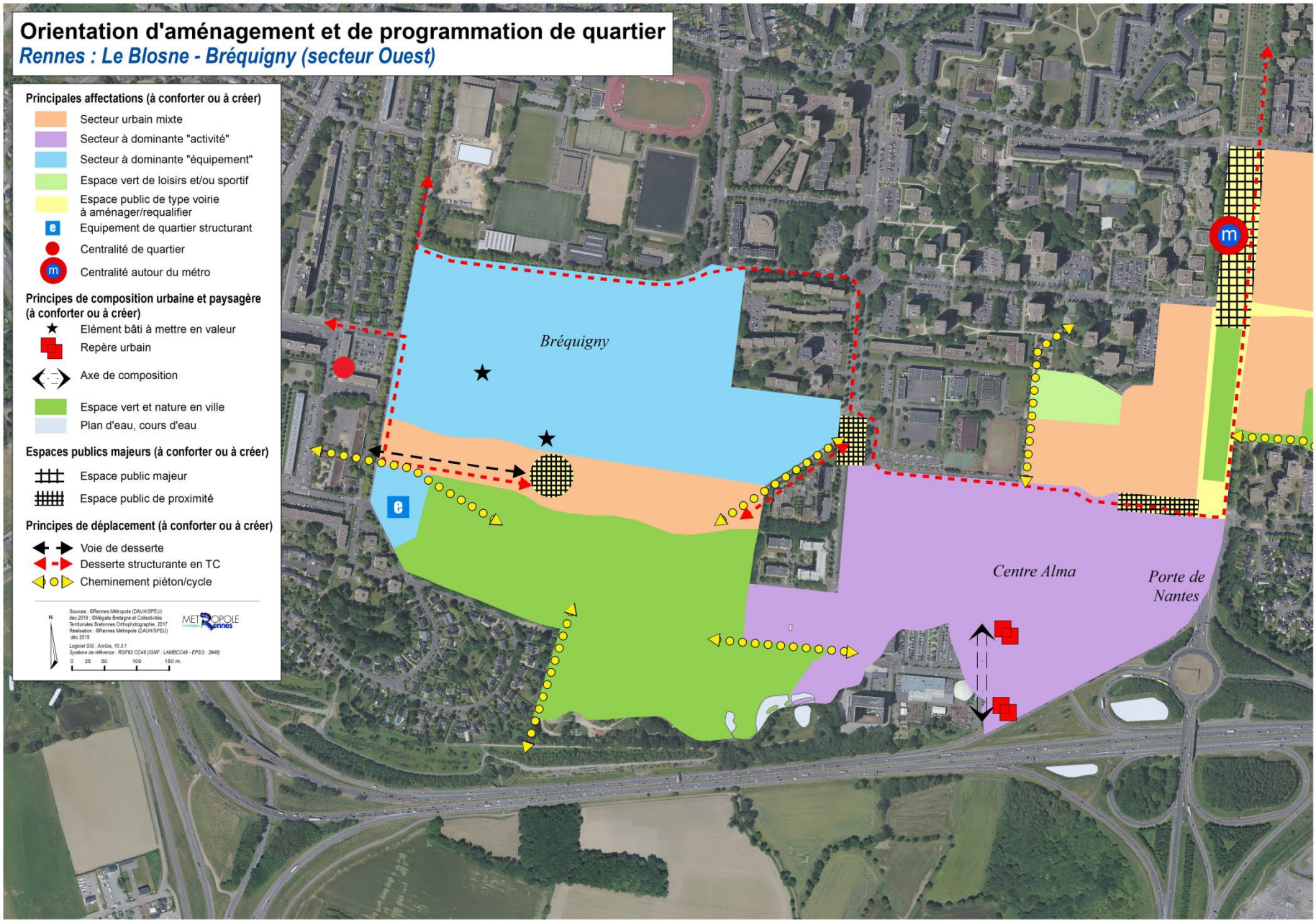
Certains espaces verts qualitatifs permettront d'accueillir des activités autour de l'agriculture urbaine et/ou de l'environnement notamment sur le jardin du Triangle.

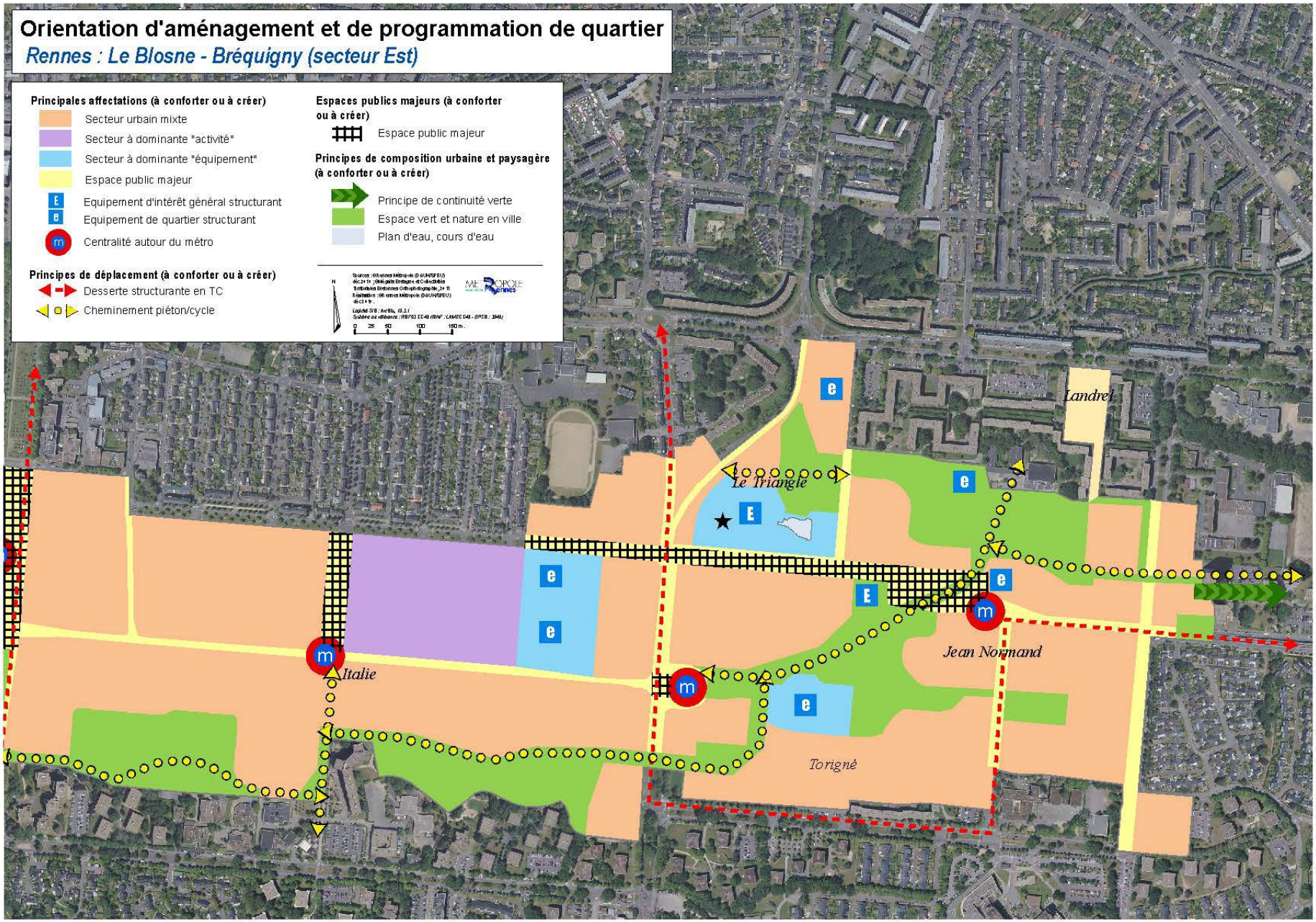
Bréquigny : La réhabilitation des logements et la création d'une offre nouvelle contribueront à attirer de nouvelles populations dans un quartier vieillissant. La qualité de l'habitat améliorée, le renforcement des équipements et la requalification des espaces publics contribueront également à changer l'image du quartier.

La diversification de l'offre de logements répondra aux objectifs de mixité sociale définis par le Programme Local de L'Habitat (PLH).

L'attractivité du centre commercial régional Alma constitue un centre d'intérêt majeur à l'échelle de l'aire urbaine. Sa modernisation et son ouverture sur les quartiers résidentiels contribuant à sa dynamique, ses fonctions commerciales seront confortées.

Les fonctions tertiaires ont par ailleurs vocation à être confortées sur l'avenue Henri Fréville et en façade de la rocade et à l'extrémité ouest du parc de stationnement du centre commercial.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Le Blosne - Bréquigny (secteur Ouest)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Equipement de quartier structurant
Centralité de quartier
Centralité autour du métro
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Repère urbain
Axe de composition
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Espace public de proximité
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Bréquigny
Centre Alma
Porte de Nantes


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Le Blosne - Bréquigny (secteur Est)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public majeur
Equipement d'intérêt général structurant
Equipement de quartier structurant
Centralité autour du métro
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Principe de continuité verte
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Landrel
Le Triangle
Jean Normand
Italie
Torigné

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Le Blosne : Les interventions s'insèreront dans une structure urbaine existante, sans démolition majeure du bâti. La densification se développera sur les axes structurants et autour des stations de métro. Des repères urbains rythmant les constructions à l'alignement sur les axes et les linéaires commerciaux en rez-de-chaussée permettront de meilleurs repérages. Dans la même optique, les équipements seront essentiellement implantés sur les axes et lieux stratégiques du quartier.

La mise en réseau des grands espaces verts et des cœurs d'îlots sera rendue plus lisible, accentuant ainsi les entités de voisinage.

Bréquigny : Une nouvelle centralité plus ouverte sur la ville par une meilleure mise en relation des différentes fonctions urbaines trouvera place grâce à la mise en synergie des entités que sont notamment le complexe sportif, le lycée et le parc de Bréquigny.

Les nouvelles formes urbaines en façade nord de la rocade ont vocation à s'inscrire dans le vélum actuel des quartiers Sud et marqueront l'entrée de ville au niveau de la Porte de Nantes. Le patrimoine du lycée Bréquigny est mis en valeur. Le projet à l'ouest du parc de stationnement du centre commercial Alma constitue une façade sur l'avenue du Canada.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Le Blosne : Dans ce secteur, le projet urbain vise à :

- Connecter le Blosne Est avec la vallée du Blosne et, plus au sud, avec l'écomusée de La Bintinais de manière à rendre plus évidente la proximité avec la campagne et le Bois de Soeuvres,
- Ouvrir le quartier sur les espaces et les secteurs environnants pour assurer le développement des relations interquartiers, notamment avec Bréquigny, la Poterie et les quartiers au sud de la gare.

Avec le quartier Bréquigny, ces rapports de mitoyenneté urbaine sont à développer en renforçant les relations de complémentarité, de synergie et d'équilibre de part et d'autre de l'axe Fréville.

Bréquigny : Dans un objectif de continuité urbaine, la restructuration des franges du lycée créera des perméabilités visuelles vers le parc valorisant son inscription dans son environnement.

Sur le secteur Alma, Porte de Nantes, en lien avec la réduction des reculs sur les abords de la rocade, les projets développent une façade urbaine de qualité et seront accompagnés par un traitement végétal de qualité.

3/ Qualité environnementale, qualité des constructions et prévention des risques

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

Le Blosne : Le vallon du Blosne représente une des composantes du grand paysage métropolitain. La présence importante des espaces verts est un atout majeur du quartier qu'il convient de préserver et de mettre en valeur.

Cet objectif se décline par :

- Le décloisonnement des espaces verts, leur mise en relation avec les cœurs d'îlots et l'affirmation des continuités du parc en réseau reliant le parc des Hautes Ourmes vers l'axe Henri Fréville,
- L'aménagement des espaces extérieurs afin de clarifier les usages privatifs ou publics

Les nouveaux programmes de logements devront être coordonnés avec les opérations menées par les acteurs du quartier, bailleurs et copropriétés portant sur la rénovation du patrimoine existant afin d'éviter des effets de contrastes éventuels.

Le secteur est desservi par le réseau de chauffage urbain.

Bréquigny :

Elle se décline ainsi :

- Valorisation du parc de Bréquigny et de ses abords
- Intégration du secteur dans le parc en réseau à l'échelle de la ville
- Création d'un parvis au sud du lycée en lien avec une meilleure desserte en transport en commun
- Conforter le traitement paysager des abords de la rocade.

4/ Risques, nuisances et servitudes / Santé

Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (Air-Bruit). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Le Blosne et Bréquigny : Ces quartiers sont concernés par une servitude de bruit en lien avec la rocade. Un recul est imposé par le PLUi.

En raison de cette proximité de l'intensité du trafic, des études sont à conduire sur la qualité de l'air. Aucun équipement sensible ne se situe à proximité de la rocade.

Le parc en réseau est propice à l'accueil et au développement d'activités physiques favorisant un maintien en bonne santé.

Servitudes : Voir annexes

5/ Mobilités

Desserte en transports collectifs

- **Le Blosne :** Le secteur est desservi par cinq stations de la ligne de métro a (La Poterie / Le Blosne / Triangle / Italie / Fréville) et par les lignes de bus. La densification et le resserrement des centralités contribueront à optimiser les transports en commun et limiteront la multiplication des déplacements.
- **Bréquigny :** La station de métro Henri Fréville dessert l'est du quartier ainsi que le pôle commercial Alma.

  Le développement d'une voie est-ouest entre les Clôteaux et le centre commercial Alma, support de transports en commun, permettra d'améliorer la desserte aux abords du lycée et des liaisons entre les quartiers sud de Rennes.

Desserte par les modes actifs

- **Le Blosne :**
  - L'avenue des Pays-Bas accueillera un tronçon de la voie du Réseau Express Vélo (REV),
  - Le parc en réseau favorise également l'accueil des cheminements doux,
  - Le réaménagement des voies permet aussi l'intégration des modes doux en complément des voies dédiées.

Accès automobile au secteur et Stationnement

- **Le Blosne :** La proximité du Blosne et de la rocade, la présence de deux échangeurs majeurs à ses portes connectent le quartier aux grands axes de circulation.

  Les voiries seront progressivement réaménagées, limitant ainsi leurs emprises. Ces espaces libérés permettront de dégager un potentiel de constructibilité ou d'aménager des voies cyclables, à l'exemple de la voie du Réseau Express Vélo le long de l'avenue des Pays-Bas.

  L'offre de stationnement sera recomposée et certaines emprises de parkings pourront être réinvesties.

  Pour éviter les effets de stationnement pendulaires, la capacité du parking relais de la Poterie a été augmentée.

Voies structurantes

- **Le Blosne :** Boulevard de Yougoslavie, boulevard Louis Volclair, rue de Suisse, rue d'Espagne, avenue de Pologne, avenue des Pays-Bas, avenue Henri Fréville.

Conditions de réalisation

L'aménagement de l'est du quartier du Blosne s'effectue par une opération d'ensemble : la zone d'aménagement concertée Blosne Est.

Des opérations plus ponctuelles seront conduites pour les projets sur les secteurs Alma et Bréquigny.

5. Plaisance - Armorique – Prairies Saint-Martin





Description du site

Le secteur comprend trois sites, ceux des Prairies Saint-Martin, d'Armorique et de Plaisance. Le projet s'inscrit dans la perspective de réaliser de nouveaux secteurs résidentiels et de recréer des transversalités est/ouest autour de l'aménagement d'un parc naturel majeur pour la ville. Il s'inscrit plus globalement dans la démarche de valorisation des cours d'eau et de leurs abords.

Plaisance : Le site est une enclave aujourd'hui peu bâtie, jadis composée de pavillons. Il a également accueilli quelques entreprises. Niché entre le cimetière du Nord et la boucle du canal d'Ille et Rance, il s'ouvre sur le paysage des Prairies Saint-Martin et bénéficie des qualités paysagères de cet environnement.

Ce secteur fait aujourd'hui l'objet d'une zone d'aménagement concerté.

Armorique : Délimité par l'Ille au sud et par le boulevard d'Armorique au nord et à l'ouest, le secteur jouxte le quartier pavillonnaire de la Motte-Brûlon. La proximité de l'eau en faisait un site contraint par les inondations mais dont une partie des terrains a été protégée de longue date. Il était occupé jadis par diverses activités agricoles.

Ce secteur fait aujourd'hui l'objet d'une zone d'aménagement concerté.

Prairies Saint-Martin / Vallée de l'Ille : Situé entre le canal d'Ille et Rance et un bras naturel de l'Ille, le site des Prairies Saint-Martin représente environ 30 hectares. Il a connu progressivement et de façon spontanée différents usages :

- de l'habitat en bordure du canal et dans le secteur "Raoul Anthony ",
- une ancienne zone industrielle sur le secteur Trublet au nord,
- des jardins familiaux au cœur du site,
- la prairie, grande étendue verte de 4 hectares environ, au sud.

Cet espace était jusqu'alors peu entretenu, une situation héritée du statut longtemps mal défini de ce site. Jusqu'au début des années 90, il était considéré comme une réserve potentielle pour une urbanisation nouvelle dans le cadre d'un projet de voirie reliant la rocade Nord au centre-ville. Celui-ci a été abandonné laissant place à la mise en valeur des atouts paysagers et écologiques du site.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 57 ha

Occupation / usages actuels

Plaisance : La réalisation de la ZAC est rythmée en deux temps, la première phase est en voie d'achèvement. La seconde concerne principalement la création de logements au bord du canal.

Armorique : L'ancien siège social de l'Union Régionale des Coopératives d'Élevage de l'Ouest (URCEO - Évolution), dont la plupart des bâtiments sont localisés au nord-est le long de la rue Motte Brûlon, demeure sur le site. Le développement des futurs programmes s'effectuera notamment sur un espace non aménagé au Sud du site à proximité de la rue de la Motte Brulon.

Les programmes de logements de la ZAC situés principalement le long du boulevard d'Armorique sont en cours de livraison.

Prairies Saint-Martin : Ce secteur accueille toujours des fonctions hétéroclites et reste encore méconnu du grand public. La désurbanisation de la zone industrielle Trublet et du secteur d'habitat "Raoul Anthony" est quasi achevée.

La première phase de restauration du site a débuté courant 2017.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans deux axes de projet :

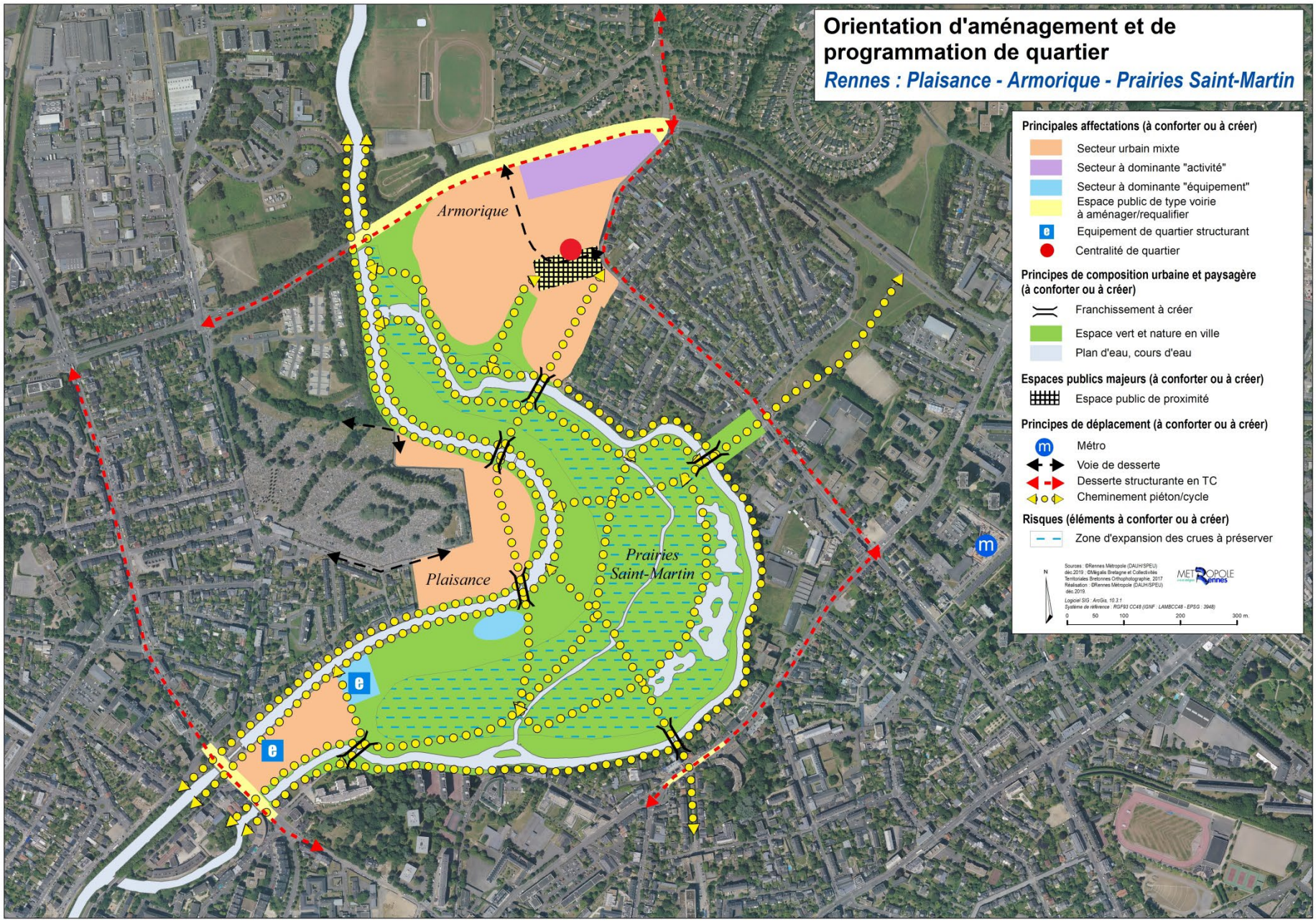
- Axe 3 : "Les vallées de l'Ille et de la Vilaine à mettre en valeur"
- Axe 4 : "La traversée entre Beauregard et Gayeulles à intensifier"

Enjeux communs :

- Participer au renouvellement urbain en développant l'habitat,
- Créer une nouvelle dynamique sur le nord de la ville par l'accueil de nouvelles activités,
- Créer un grand parc naturel urbain en cœur de ville autour duquel s'articulent les deux opérations d'urbanisme Plaisance et Armorique,
- Établir des connexions entre le centre-ville, le parc des Tanneurs, les abords du canal et la coulée verte s'ouvrant sur le nord.

Plaisance : Les objectifs principaux pour ce secteur sont :

- La création de logements collectifs diversifiés respectueux de la dimension paysagère et de son environnement,
- La valorisation et la réappropriation des abords du canal par l'accueil de lieux d'animation et d'espaces de détente le long des berges,
- L'ouverture du site sur les secteurs avoisinants, notamment sur le parc naturel des Prairies Saint-Martin,
- La prise en compte des qualités paysagères, en relation avec les berges voisines, dans l'aménagement des espaces publics.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Plaisance - Armorique - Prairies Saint-Martin
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Equipement de quartier structurant
Centralité de quartier
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Franchissement à créer
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Métro
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Risques (éléments à conforter ou à créer)
Zone d'expansion des crues à préserver
Armorique
Plaisance
Prairies Saint-Martin
METROPOLE Rennes
0 50 100 200 300 m.

Armorique : Les objectifs principaux pour ce secteur sont :

- L'accueil de nouveaux logements venant compléter l'offre présente sur le quartier de la Motte Brûlon,
- L'accueil d'activités tertiaires, notamment en bordure du boulevard d'Armorique,
- La création d'espaces publics,
- La réalisation d'équipements publics (salle de quartier, passerelles…),
- La création d'une polarité commerciale,
- La protection du site des inondations et la création d'espaces pour l'expansion des crues.

Prairies Saint-Martin : L'aménagement futur du site vise à constituer un grand parc public à dominante naturelle. Les principaux axes du projet se résument par :

- Le développement des fonctions écologiques et la mise en valeur paysagère du site :
  - Restaurer des espaces avec de véritables fonctions écologiques en renforçant les spécificités des zones humides,
  - Constituer un réservoir de biodiversité au cœur de la diagonale verte allant de la forêt de Rennes à la vallée de la Vilaine,
  - Créer un ilot de fraicheur urbaine,
  - Préserver l'intégrité de la faune et de la flore et créer un observatoire de l'écologie urbaine.

- Le développement d'usages nouveaux liés à la détente, compatibles avec la nature des sols et ne perturbant pas l'écosystème :
  - Aménager des lieux de découverte de la nature et du site,
  - Développer une approche pédagogique sur l'environnement,
  - Créer des lieux de détente et d'animation en bordure du canal et des prairies.

- L'ouverture de l'espace et l'amélioration de son accessibilité :
  - Faire découvrir cet espace à tous,
  - Désenclaver le secteur notamment sur sa frange Est,
  - Développer des liaisons vertes avec l'extra-rocade le long du canal reliant la Bellangerais et le centre-ville,
  - Développer des cheminements longitudinaux et les liaisons transversales.

- La prise en compte et la gestion des inondations :
  - Restaurer la rivière et son lit majeur,
  - Reconstituer le champ d'expansion des crues, les zones humides,
  - Protéger les quartiers d'habitat voisins,
  - Dépolluer le site et développer de nouveaux usages compatibles avec la nature des sols.

Vocation et programmation

Plaisance : La philosophie du projet est fondée sur le principe d'une mixité totale et l'invention de nouveaux modes d'habiter comme par exemple la création d'espaces partagés ou la possibilité de logements évolutifs.

L'objectif de mixité sociale s'exprime notamment dans l'offre de logements, ouverte à tout type d'habitants, dans le respect du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole.

L'attrait et la visibilité du site seront facilités par l'aménagement du chemin de halage en promenade en bord du canal ouvert à tous. Deux passerelles enjambant le canal faciliteront son accessibilité.

Un double maillage composé de cheminements piéton et d'une nouvelle voirie s'appuyant sur la rue de Plaisance sera créé.

Armorique :

- La création de logements diversifiés favorisera la mixité sociale dans le cadre des orientations du Programme Local de l'Habitat, certains étant adaptés à l'accueil de personnes âgées,
- La création d'un pôle commercial de quartier répondra aux attentes de la population nouvellement venue,
- La mixité des fonctions est recherchée, notamment au niveau de la polarité commerciale et des abords du boulevard d'Armorique.

Prairies Saint-Martin : L'eau occupe une place fondamentale dans le projet :

- Restauration du lit majeur de la rivière et reconstitution du champ d'expansion des crues au nord du secteur,
- Création d'espaces naturels,
- Maintien et restauration des zones humides sur la frange est du site,
- Confortation des bocages et implantation des pâtures à proximité du bras de l'Ille,
- Tout en respectant les enjeux qualitatifs d'un parc naturel, le site doit s'ouvrir à tous :
- Au sud du secteur, création d'espaces de loisirs pour tous : plaine festive et sportive, espaces de détente…
- Sur les berges du canal à proximité de la "longère", aménagement d'un parvis et d'une offre de restauration.
- Requalification des berges du canal.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Plaisance :

- Les constructions s'adapteront au contexte paysager. Le projet s'inscrit donc dans la géographie du site et suit la trame existante, l'architecture se mettant au service de cette composition,
- Les formes urbaines joueront sur la mixité des typologies, les emboitements de volumes et sur l'orientation des bâtiments,
- Le projet se caractérise par sa durabilité bioclimatique : cycles naturels, heures minimum d'ensoleillement pour tous, performance énergétique, récupération et gestion des eaux pluviales…,
- L'ensemble s'articulera autour d'espaces extérieurs partagés,
- Un ilot de constructions passives est prévu sur ce site.

Armorique :

- L'aménagement de l'entrée du quartier rue de la Motte-Brûlon à l'est du secteur est conforté, il accueillera un pôle de quartier,
- La réalisation de la première tranche de la ZAC, en lien avec le projet urbain défini préalablement, a renforcé l'effet de façade du boulevard d'Armorique grâce au choix d'une programmation comprenant notamment des activités et la mise en œuvre d'un bâti structurant protégeant le cœur du site des nuisances sonores,
- La valorisation de la présence de l'eau continuera d'être travaillée par des ouvertures visuelles sur l'Ille,
- Les îlots d'habitat s'articuleront autour du champ d'expansion des crues,
- Dans la dernière tranche, la performance énergétique sera plus particulièrement recherchée par la réalisation de constructions innovantes.

Prairies Saint Martin :

- Quelques bâtiments seront conservés en lisière ouest du site en bordure du canal,
- Les rives du canal seront propices à des aménagements destinés à accompagner la vocation naturelle et de loisirs du site.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Plaisance :

- Les percées visuelles sur les prairies seront définies en lien avec la boucle du canal et les liaisons actives,
- Les cheminements font partie intégrante du projet et permettront des connexions facilitées avec les Prairies Saint-Martin et le secteur couvert par la ZAC Armorique.

Armorique :

- Une passerelle permettant de franchir l'Ille pour rejoindre le parc urbain des Prairies Saint-Martin sera créée. Cette liaison piétonne reliera le futur pôle de quartier à la ZAC Plaisance en traversant le parc des Prairies Saint-Martin,
- Le rapport à l'eau sera valorisé par les percées visuelles donnant sur l'Ille.

3/ Qualité environnementale - Qualité des constructions

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

Plaisance : La mise en valeur des qualités paysagères du site de part et d'autre du canal : le site est pensé comme un lieu accessible et ouvert à tous. Les berges du canal sont aménagées en promenade avec des replantations.

Le chemin de halage sera conforté en promenade le long du canal. Des cheminements irrigueront le site, créeront des porosités et permettront de relier les espaces verts publics. Ce maillage doux s'étendra au-delà du secteur grâce à deux passerelles enjambant le canal, l'une au nord permettant de rejoindre la ZAC Armorique par les Prairies, et l'autre au sud, facilitant l'accès au centre-ville.

Les éléments bâtis patrimoniaux tels que la Maison de la Poésie et son jardin seront préservés et s'intégreront dans le projet.

Armorique : L'armature paysagère actuelle avec ses arbres de qualité et ses alignements de platanes sera préservée. Le champ d'expansion des crues sera aménagé en espace naturel permettant la structuration du front de parc pour ce secteur.

4/ Mobilités

Desserte pour les modes actifs

- **Plaisance :** Les cheminements se feront grâce à un maillage doux qui s'étendra au-delà du secteur. Deux passerelles enjamberont le canal, l'une au nord permettant de rejoindre la ZAC Armorique par les Prairies, et l'autre au sud, facilitant l'accès au centre-ville. La rive ouest du canal permettra la liaison entre le centre et la Zone Industrielle Nord par le biais du Réseau Express vélo.
- **Armorique :** La desserte et la circulation au sein du secteur sera facilitée par la création de cheminements piéton / cycle irriguant le secteur. Ils permettront des porosités au sein des ilots tout en longeant l'Ille et le canal.
- **Prairies Saint-Martin :** Les berges du canal sont le support de liaisons douces structurantes participant au Réseau Express vélo et des pistes cyclotouristes de la voie verte. La berge est du canal permettra de rejoindre La Bellangerais et de poursuivre vers la Forêt de Rennes. Des connexions seront développées avec les quartiers voisins Motte Brûlon, rue d'Antrain.

Desserte en transports collectifs

- **Plaisance :** La proximité des transports en commun, circulant à l'ouest du secteur (avenue Gros-Malhon) assure l'accessibilité par ce mode.
- **Armorique :** Le secteur sera desservi par les transports en commun circulant sur le boulevard d'Armorique et rue de la Motte Brûlon.
- **Prairies Saint-Martin :** Le site sera accessible depuis la future station Jules Ferry, mais aussi par les lignes de bus desservant les quartiers voisins via les connexions piétonnes vers le parc.

Le site est également desservi par les transports en commun. Les lignes a et b du métro permettront un accès par les stations Sainte-Anne, Anatole France (a) et Jules Ferry (b).

Les lignes de bus assurent également une desserte sur la Frange est, rue d'Antrain et rue de la Motte Brûlon, et au nord, boulevard d'Armorique. Au sud, la desserte s'effectue depuis le Pont Saint-Martin.

Accès automobile au secteur et Stationnement

- **Plaisance :** L'accès au secteur s'effectue par l'avenue Gros-Malhon, puis par la rue Victor Segalen. La desserte résidentielle automobile limitée au sein du secteur se fera par la rue de Plaisance.
- **Armorique :** L'accès au secteur s'effectue principalement par le boulevard d'Armorique au nord et la rue de la Motte Brûlon à l'est. La rue de la Taurellerie, voie structurante ouvrant sur le pôle de quartier et débouchant sur la rue de la Motte Brûlon, sera à conforter.
- **Prairies Saint Martin :** L'accès limité et le stationnement PMR s'effectueront à partir de la rue du Canal Saint Martin. Il n'y a pas de circulation sur le site hormis les véhicules liés aux usages du site (secours, entretien, livraison …)

Voies structurantes

- **Plaisance :** Rue de Plaisance
- **Armorique :** Boulevard d'Armorique, rue de la Motte Brûlon, rue de la Taurellerie.

Desserte fluviale

- **Prairies Saint Martin** : La confortation de la halte nautique de l'écluse Saint-Martin a vocation à être confortée dans ses équipements et aménagements en lien avec le Parc Naturel Urbain des Prairies Saint-Martin.

5/ Principes paysagers et écologiques

Poumon vert à proximité immédiate du centre-ville, ce grand parc naturel constituera un espace naturel majeur avec peu d'éléments bâtis. Les éléments patrimoniaux en bordure du canal seront préservés.

Réservoir de la biodiversité et ilot de fraicheur urbain, ce site sera réservé aux modes actifs. Pour le rendre accessible à tous et l'ouvrir aux secteurs avoisinants, un maillage de cheminements sera développé à travers le site, dans le respect des zones humides présentes dans les champs d'expansion de crues et de leur fonctionnement. Ils relieront :

- Le site de la Cochardière puis le parc des Tanneurs aux Prairies,
- Les secteurs Patton-Maurepas au canal,
- Le quartier en devenir Plaisance au métro Jules Ferry,
- Le quartier Plaisance et le secteur au nord, boulevard d'Armorique.

6/ Risques et nuisances

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

Le Plan de Prévention Risque Inondation (PPRI) a été modifié après une mise en œuvre de protection concernant les secteurs habités et ceux permettant la réalisation des nouveaux programmes de la ZAC Armorique.

La zone inondable du PPRI s'applique sur la majeure partie des Prairies Saint-Martin et sur la partie ouest de l'opération Armorique. Elle constitue un champ d'expansion des crues.

Le bassin d'expansion des crues a été reconfiguré et étendu à l'ouest de l'opération Armorique.

Bien que le site des Prairies Saint-Martin connaisse une dépollution partielle, le développement de nouveaux usages devra être compatible avec la nature des sols.

7/ Servitudes

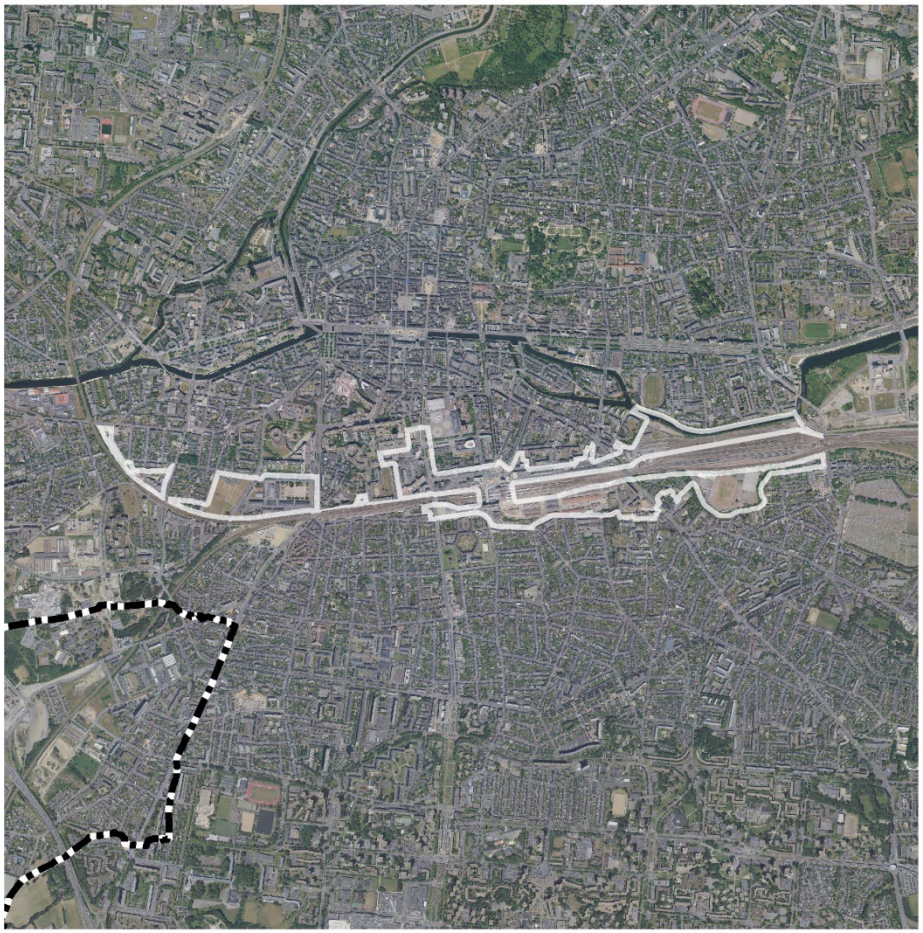
Voir annexes

Conditions de réalisation

L'aménagement du parc naturel urbain des Prairies Saint-Martin se fait sur l'ensemble du site conformément au projet approuvé dans le cadre de la déclaration d'utilité publique.

Les secteurs Armorique et Plaisance sont aménagés par le biais de zones d'aménagement concerté.

6. EuroRennes - Colombier - Brasserie Saint-Hélier - Guines - Foch – Bernard Duval





Description du site

Le projet concerne un vaste secteur urbain qui intègre les gares ferroviaire et routière et leurs abords immédiats. Deux périmètres sont ainsi imbriqués :

- Le périmètre correspondant au Pôle d'Échange Multimodal (PEM),
- Un périmètre de réflexion plus large, qui s'étend du boulevard Voltaire, à l'ouest, au boulevard Villebois Mareuil, à l'est soit une centaine d'hectares intégrant différents secteurs (dont ceux du Colombier, Guines-Foch ou du stade Jean Coquelin) susceptibles de connaître des évolutions. À l'intérieur de ce périmètre, la ZAC EuroRennes couvre environ 58 hectares.

Le projet s'inscrit dans le prolongement des secteurs opérationnels en cours comme Baud-Chardonnet, la Courrouze ou Claude Bernard.

EuroRennes : Le site comprend la gare et l'emprise ferroviaire de part et d'autres des voies ferrées. Le secteur d'étude se poursuit vers l'ouest jusqu'au pont de Nantes, le long des franges sud du quartier du Colombier. À l'est de la gare, le secteur d'étude intègre le projet de "l'axe des gares", en appui sur le boulevard Solférino jusqu'au pont Saint-Hélier, puis vers le site des Petits Ateliers bordé au nord par la Vilaine et la rive sud de la Vilaine vers les nouveaux quartiers Baud-Chardonnet via le boulevard Villebois-Mareuil.

Au sud de la ligne ferroviaire le projet s'étend d'est en ouest, de la promenade Georges Brassens vers la rue de l'Alma et au-delà, jusqu'au pont de Nantes. Les rives sud du faisceau ferré, les secteurs Blériot et Féval, le parvis sud de la gare et l'îlot nord de la rue de Quineleu font partie intégrante du projet de réaménagement et de restructuration. Plus à l'est, le secteur est bordé par la rue Pierre Martin qui conduit jusqu'à l'opération de la brasserie Saint-Hélier et le square Louis Armand.

Brasserie Saint-Hélier : Adjacent au secteur EuroRennes, le site de l'ancienne brasserie et ses 7abords font l'objet d'une ZAC. Son périmètre est délimité par la rue Pierre Martin à l'ouest et s'étend, au-delà de la rue Saint-Hélier, sur une partie de l'ilot square Louis Armand au nord. Au sud, l'opération vient border la clinique Saint-Yves et le couvent des Augustines.

La dimension patrimoniale représente un enjeu fort de cette opération.

Colombier: Le secteur forme une "pièce urbaine" particulière dans le prolongement sud du centre-ville. Issu d'une opération de rénovation menée dans les années 1960 sur l'emplacement d'une ancienne caserne, cet ensemble de près de 13 ha présente une morphologie et une échelle représentative de l'urbanisme sur dalle. En rupture topographique avec le tissu urbain environnant, cette maille urbaine ne permet qu'assez peu de porosité.

Guines – Foch : Si ces deux secteurs ne sont pas encore ouverts au public, leurs emplacements représentent néanmoins une articulation entre le centre-ville et les nouveaux quartiers en mutation (Madeleine, Bernard-Duval, la Courrouze).

Bernard – Duval : Le secteur se situe au sud-ouest de la ville, dans le quartier Arsenal Redon et au nord du secteur de la Courrouze. Proche du centre, il reste cependant relativement enclavé et contraint par la présence de la voie ferrée. Le site s'est développé au cours du XIXe avec l'implantation de nombreuses activités artisanales et industrielles aujourd'hui disparues.

Coquelin : Enclavé par la promenade Georges Brassens, ce secteur abrite un pôle sportif et de loisirs. Il est bordé par le coteau Saint-Hélier au sud et le faisceau ferroviaire au nord.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 78 ha

Occupation / usage actuels

EuroRennes : Au nord des voies : sur la place de la gare et le long de l'avenue Jean Janvier, est établi un quartier dynamique avec de nombreux commerces et restaurants. De grands équipements structurants comme les Champs Libres et l'Esplanade Charles de Gaulle assurent l'articulation du projet avec le centre-ville.

Différents îlots d'EuroRennes ont été transformés ou sont en cours de mutation. Les gares routière et ferroviaire, aujourd'hui monofonctionnelles, ont été transformés et constituent un PEM en lien avec l'arrivée de la ligne b du métro. L'ancienne gare de triage et le technicentre connaissent aujourd'hui une occupation partielle et voient son devenir en terme d'affectation interrogé. La prison centrale des femmes, entité particulière dans le tissu, constitue un repère urbain singulier.

Brasserie Saint-Hélier : Le secteur est en cours d'aménagement. La brasserie est désaffectée depuis plusieurs années. La mise en valeur et la réaffectation des bâtiments en béton armé des années 1930 de l'ancien site industriel sont au cœur du projet.

Colombier : Le secteur s'est structuré en deux temps autour d'une dalle abritant un important parking. Il accueille aujourd'hui deux centres commerciaux, Colombia et Trois Soleils, et de nombreux immeubles d'habitation. Dans l'axe sud de la rue Tronjolly, cette fonction commerciale assure une continuité évidente avec le centre-ville "historique".

À l'est, il est en connexion directe avec l'esplanade Charles de Gaulle et les grands équipements culturels tissant ainsi un lien vers la gare et le quartier en devenir EuroRennes.

Guines et Foch : La caserne Foch accueille des bâtiments administratifs de la Défense. Sur les deux secteurs que représentent Guines et Foch, d'importants espaces laissés vacants représentent un large potentiel pour le déploiement de nouveaux programmes autour d'espaces publics à créer.

Leurs fonctions rendent aujourd'hui ces deux secteurs non accessibles au public.

Bernard – Duval : L'ancienne usine Amora réhabilitée a désormais une vocation artistique et culturelle. Elle accueille aujourd'hui Les Ateliers du Vent, un collectif d'artistes. Les services de la ville ont, quant à eux l'usage des Magasins Généraux.

Le site développe actuellement plusieurs programmes de logements dont certains sont achevés.

Coquelin : L'emprise du secteur est occupée par des installations sportives et socio-culturelles et par la promenade Georges Brassens qui occupe l'ancien lit de la Vilaine.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 2 : "Le faisceau ferroviaire à reconquérir"**
- **Et l'orientation 2 de l'axe de projet 1 : "le centre-ville à déployer"**

Cette OAP couvre plusieurs opérations : la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) EuroRennes, celle de la Brasserie Saint-Hélier, le secteur du Colombier, la ZAC de Guines, le secteur de la caserne Foch et la ZAC Bernard Duval. Plus lisibles, les relations entre ces différents sites seront confortées. Articulée aux tissus avoisinants et s'appuyant sur les coteaux de la vallée de la Vilaine, cette opération d'envergure s'inscrira dans une dynamique plus large qu'est celle du faisceau ferroviaire.

Enjeux communs :

- Mise en valeur et reconversion des friches industrielles et/ou des sites militaires susceptibles d'être libérés de leurs affectations actuelles,
- Ouverture et mise en réseau des différentes opérations participant de la frange sud du centre-ville,
- Traitement du faisceau ferroviaire et de ses abords,
- Mise en relation avec les opérations de Baud-Chardonnet et de la Courrouze,
- L'enjeu des déplacements et des connexions TGV / TER / Bus / Métro ainsi que l'accessibilité au Pôle d'Échange Multimodal depuis les quartiers périphériques.

EuroRennes :

- Renforcer le Pôle d'Échange Multimodal à l'échelle de l'agglomération,
- Créer un nouveau quartier en confortant une centralité urbaine multifonction répondant au rôle de pôle économique régional qu'entend jouer l'agglomération rennaise,
- Créer un "pôle d'affaires de centre-ville" pensé autour d'une opération mixte incluant activités, services et ayant également une dimension résidentielle,
- Proposer une offre d'équipements et logements diversifiés répondant aux besoins de la croissance démographique et aux objectifs de mixité et de densité,
- Créer un ensemble urbain cohérent en assurant des franchissements plus aisés de la voie ferrée pour atténuer la coupure urbaine entre les rives nord et sud de la ligne de chemin de fer,
- Améliorer l'articulation avec le tissu existant du quartier Sud Gare et le site en devenir du technicentre. Celui- ci doit pouvoir recevoir une occupation du bâti existant,
- Qualifier les espaces publics (frange sud des voies) permettant d'accueillir de nouveaux usages pour faciliter l'identification de ce nouveau quartier,
- Fluidifier la circulation et répondre à la problématique des déplacements intermodaux en facilitant les connexions et en assurant une pratique aisée et sécurisée des modes actifs.

Colombier : L'un des grands enjeux du secteur Colombier réside non seulement dans la dynamique de son offre commerciale, mais également dans son ouverture aux autres secteurs et le renforcement de son rôle pivot. Le site devra s'inscrire de manière plus évidente dans la trame urbaine existante et ses axes de composition nord/sud et est/ouest. Ces ouvertures se traduisent à différentes échelles :

Restructurer les espaces internes du Colombier et repenser les accroches sur la rue de l'Alma, la rue d'Isly et au boulevard de Beaumont pour faciliter l'articulation entre le centre historique et l'extension du quartier d'affaires d'EuroRennes.

Restructurer les différents programmes au sud du secteur pour assurer leur évolution dans le temps, la cohésion de l'ensemble en lien avec le secteur EuroRennes et conforter l'accroche avec l'axe sud formé par les rues d'Isly, de l'Alma et l'avenue Henri Fréville.

Rendre plus évidente la connexion entre le secteur Colombier et le site d'EuroRennes en travaillant l'ouverture sur la place Charles de Gaulle et ses grands équipements culturels.

Rendre plus évidentes les connexions à l'ouest du secteur en travaillant l'ouverture du Colombier sur les secteurs Foch, Guînes et Madeleine.

L'amélioration du cadre de vie des habitants et la confortation d'une occupation résidentielle figurent également parmi les enjeux importants pour le secteur.

Brasserie Saint-Hélier :

- Propose une offre diversifiée de logements,
- Réhabiliter un site patrimonial industriel en proposant de nouveaux usages,
- Requalifier la rue Saint-Hélier,
- Assurer les continuités de cheminements permettant une liaison plus évidente entre la rue Pierre Martin, le square Louis Armand et la promenade Georges Brassens,
- Créer une polarité de quartier au sud des voies ferrées en créant des espaces publics structurants.

Foch :

- Poursuivre l'extension du centre-ville et permettre des connexions vers les secteurs de Guines et de la Courrouze,
- Mettre en valeur le patrimoine autour de la place d'armes,
- Créer un espace public majeur autour de la place,
- Implanter des équipements à proximité du centre-ville et du Colombier,
- Réhabiliter le bâti et développer de l'habitat sur le site,
- Ouvrir le site sur les quartiers environnants.

Guines :

- Accueillir de nouveaux logements,
- Établir des continuités piéton / cycle de la Courrouze au centre-ville et de la Vilaine à la gare,
- Requalifier les boulevards Saint-Conwoion et de Guines,
- À l'échelle du quartier, créer des continuités est/ouest par des liaisons viaires et piétonnes inscrivant ce site dans son environnement en anticipant la mutation de la caserne,
- Créer un nouvel ensemble urbain complétant l'offre en matière d'espaces publics de proximité.

Bernard - Duval : La création de logements et l'identification de ce secteur comme quartier d'habitat est une composante essentielle de l'opération.

Un autre enjeu majeur porte sur la jonction urbaine de cet espace avec son environnement. L'ouverture au nord sur le boulevard Voltaire et plus largement sur le quartier Cleunay contribuera au désenclavement du secteur. Des liaisons sont également à penser au cœur de l'îlot pour faciliter les dessertes internes et les cheminements ainsi que le lien de cet ensemble urbain avec la Vilaine et ses rives.

Coquelin :

- Conserver la vocation sportive et de loisirs,
- Développer l'habitat en lien avec le secteur de la Motte Baril, le boulevard Villebois Mareuil et le square Louis Armand,
- Ouvrir l'espace sur les quartiers environnants,
- Conforter et prolonger la promenade Georges Brassens entre le boulevard Villebois Mareuil et la rue Saint-Hélier en l'intégrant dans un maillage d'espaces verts,
- Assurer une liaison est/ouest cycle et piétonne, de la gare à la rue Auguste Pavie, le long de la voie ferrée.

Vocation et programmation

EuroRennes : Le secteur à vocation mixte accueillera des programmes de bureaux et de logements respectant la mixité sociale à l'échelle de l'opération. Plusieurs de ces programmes proposeront des cellules commerciales, des services, des équipements. Au niveau du technicentre, des équipements concourant à l'animation du site et/ou des activités tertiaires peuvent être implantées dans le cas d'une réhabilitation ou d'un changement de destination des constructions existantes. Sur le secteur Louis Armand, il est envisagé environ 300 à 350 logements.

Colombier : L'ambition est de conforter l'attractivité commerciale du secteur en alliant une offre attractive et qualitative tout en maintenant et améliorant la qualité de vie des résidents.

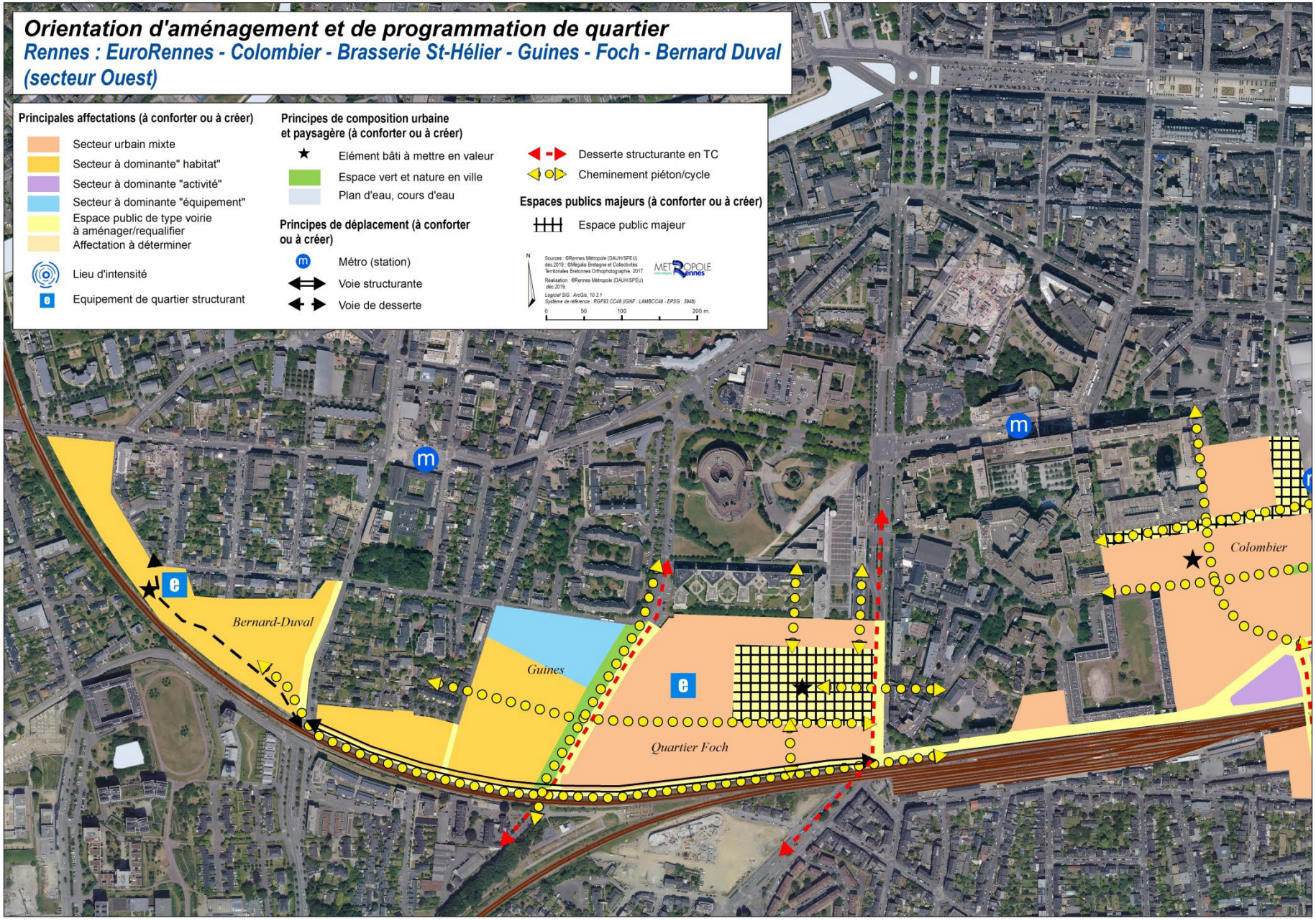
Brasserie Saint-Hélier : Développer un programme de logements mixtes et l'accueil de cellules commerciales en rez-de-chaussée et réhabiliter le patrimoine industriel en y insérant des activités et des équipements.

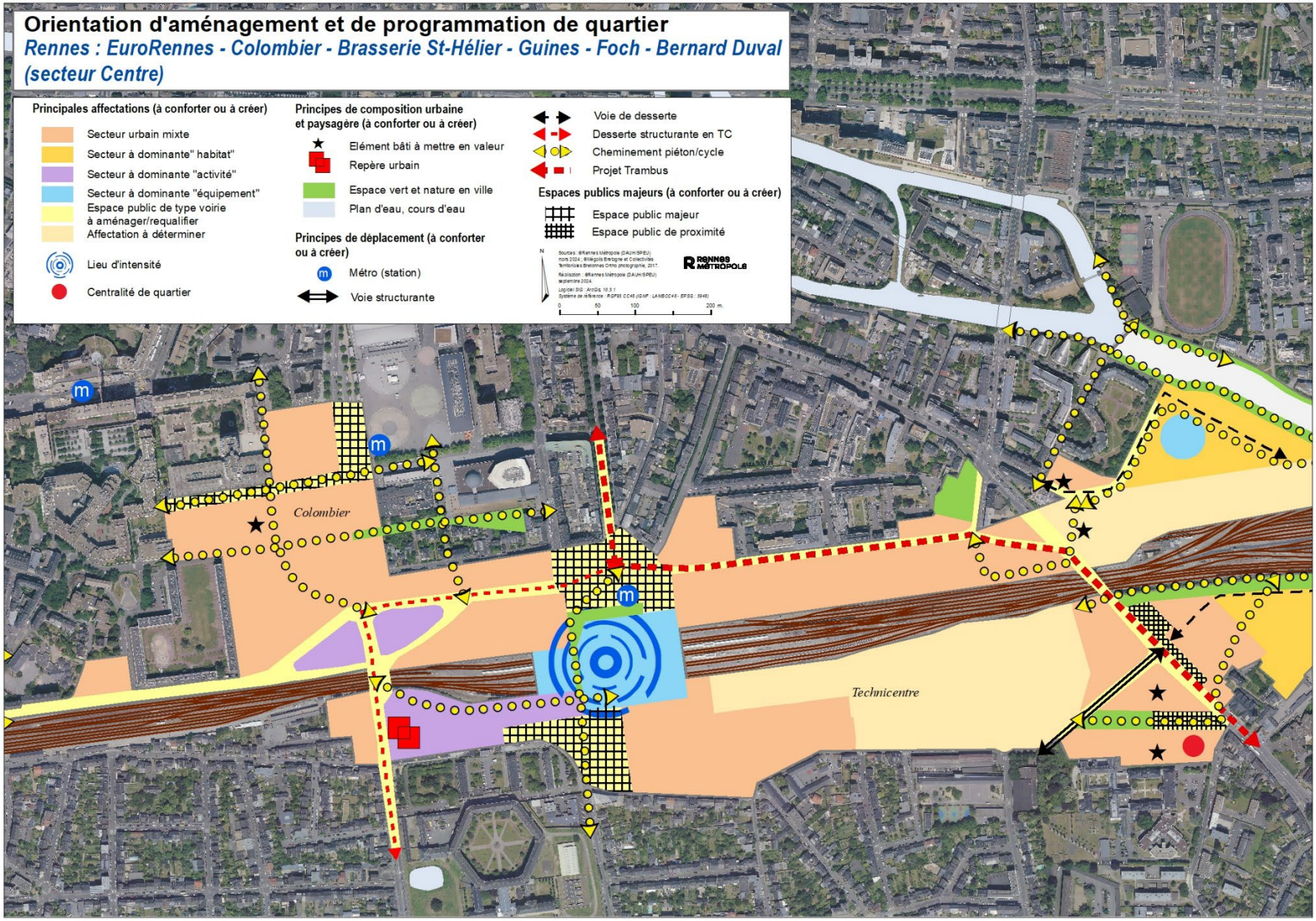
Guines - Foch : Créer un programme à dominante habitat afin de compléter l'offre sur le quartier notamment en logement social. Des activités (tertiaires, services et commerces) ainsi que des équipements pourraient également y trouver place.

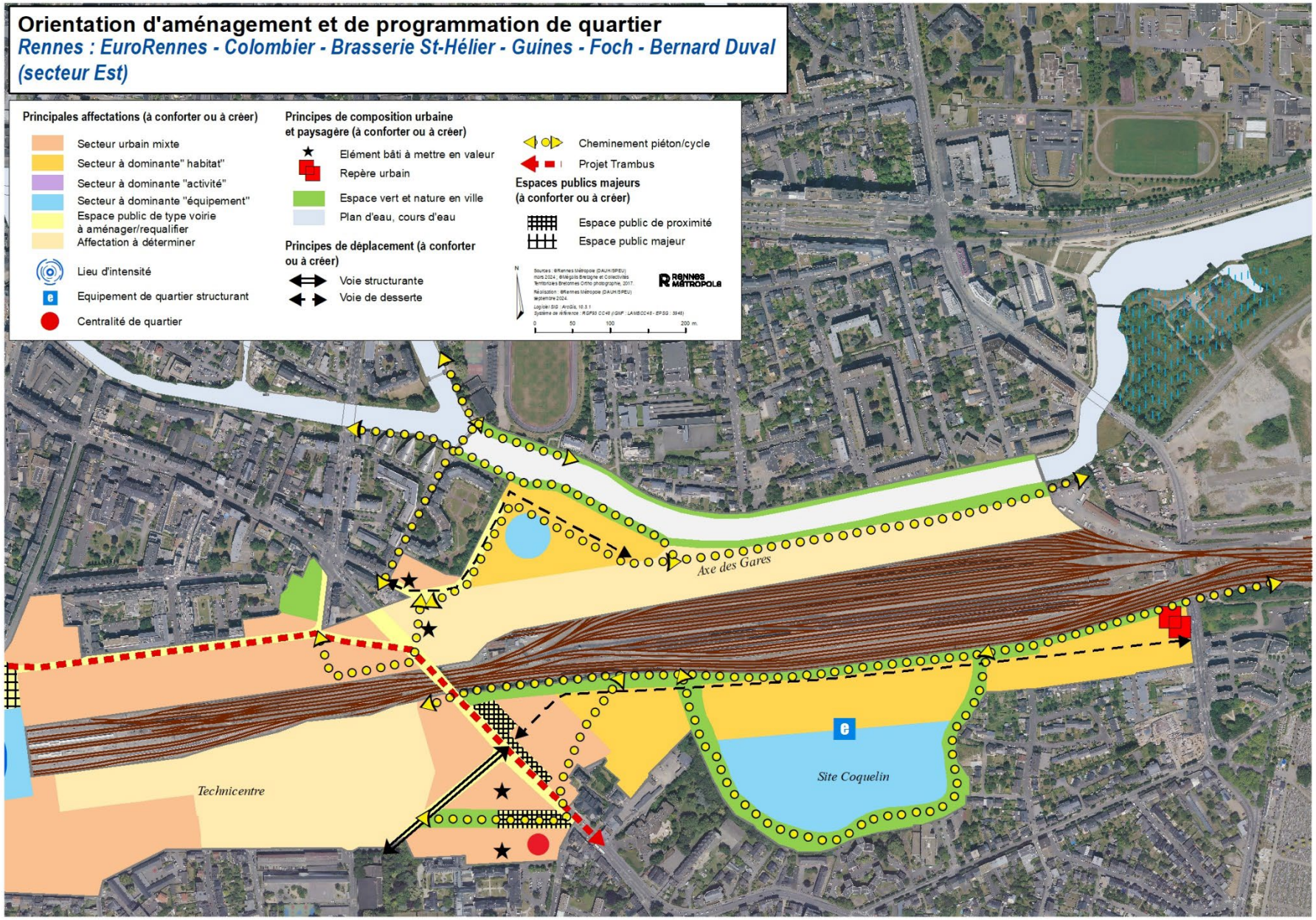
Dans un enjeu de sobriété foncière pour atteindre les objectifs de la loi Climat et Résilience, l'opération sur l'îlot Foch prévoit un objectif minimum de 120 logements à l'hectare. Cette densité minimum est en cohérence avec les îlots Guines et ZAC Madeleine à proximité.

Bernard / Duval : À vocation mixte, le renouvellement du site doit permettre la réalisation de logements, d'équipements et d'activités compatibles avec l'habitat.
Ce secteur doit être identifié comme un quartier résidentiel en proposant une typologie d'habitation intermédiaire et collective afin d'atteindre les objectifs de mixité sociale définis par le Programme Local de l'Habitat :

- Le nord du secteur accueillera un programme de logements et de bureaux avec des cellules commerciales en rez-de-chaussée,
- Sur l'emprise foncière vacante, au nord des Magasins Généraux, un programme de logements et l'accueil d'un équipement socio-sportif sont prévus.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : EuroRennes - Colombier - Brasserie St-Hélier - Guines - Foch - Bernard Duval (secteur Ouest)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Lieu d'intensité
Equipement de quartier structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Métro (station)
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc.2019 ; ©Mégalis Bretagne et Collectivités Territoriales Bretonnes Orthophographie, 2017
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc.2019.
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 50 100 200 m.
Bernard-Duval
Guines
Quartier Foch
Colombier


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : EuroRennes - Colombier - Brasserie St-Hélier - Guines - Foch - Bernard Duval (secteur Centre)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Lieu d'intensité
Centralité de quartier
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Repère urbain
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Métro (station)
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Projet Trambus
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public majeur
Espace public de proximité
RENNES MÉTROPOLE
0 50 100 200 m
Colombier
Technicentre


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : EuroRennes - Colombier - Brasserie St-Hélier - Guines - Foch - Bernard Duval (secteur Est)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Lieu d'intensité
Equipement de quartier structurant
Centralité de quartier
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Repère urbain
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie structurante
Voie de desserte
Cheminement piéton/cycle
Projet Trambus
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Espace public majeur
RENNES MÉTROPOLE
Axe des Gares
Technicentre
Site Coquelin

- La création d'une résidence étudiante est également envisagée,
- Les Magasins Généraux, actuellement occupés par les services de la Ville, devraient connaître une mutation et accueillir une programmation mixte avec des logements et des services,
- L'établissement des Ateliers du Vent, équipement public atypique à vocation culturelle et artistique participe à l'animation et la dynamisation du quartier.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

EuroRennes : Cette opération d'envergure résulte de l'évaluation des besoins et des volontés d'aménagement. Elle ambitionne la création d'un nouveau paysage urbain et d'une silhouette architecturale singulière et affirmée. Si une attention particulière est portée aux rapports d'échelles, certains îlots accueilleront des immeubles de grande hauteur dont l'implantation sera définie en rapport avec le paysage urbain. Ces bâtiments constitueront des repères urbains (entrant en résonnance avec l'Éperon ou la Tour des organismes sociaux).

La tête de pont de l'axe Alma/Fréville se constitue autour du pont ferroviaire.

Sur le square Louis Armand, il s'agit de confirmer le caractère de la butte avec des implantations perpendiculaires aux courbes de niveau, de conserver une porosité visuelle entre le haut et le bas de la butte. Il s'agit aussi de développer un principe d'inversion des épannelages (parties les plus hautes en bas et inversement).

Brasserie : Aux abords de la brasserie Saint-Hélier, le projet d'aménagement associe la réhabilitation et mise en valeur de ce patrimoine industriel à la volumétrie et aux accroches pensées en adéquation avec le site. De larges espaces publics sont programmés en lien avec les fonctions résidentielles et les activités accueillies, facilitant ainsi les circulations piétonne et cycliste.

Secteur Colombier : Le cadre bâti est déjà fortement constitué et peu de constructions nouvelles peuvent s'y inscrire. Une évolution au sud-est de la place du Colombier pourra s'engager, en lien avec EuroRennes, afin de restructurer la place en affirmant une façade constituée tout en assurant des liaisons évidentes vers le sud, square Émile Souvestre, rue de l'Alma et Boulevard du Colombier, vers la gare.

Guines – Foch : Les formes urbaines seront diversifiées, permettant une emprise au sol minimisée afin de libérer des cœurs d'îlots généreux. Les morphologies des quartiers alentours étant hétérogènes, il sera opportun d'accompagner la programmation attendue par un jeu d'épannelage des futures constructions :

- Les constructions le long du boulevard Saint-Conwoion sous forme d'éléments signaux constitueront un front bâti discontinu mais aligné, en retrait de la voie le long d'un parc,
- Sur la partie ouest du secteur, les immeubles seront de plus petite hauteur afin de préserver un rapport d'échelle harmonieux avec le secteur Porcon de la Barbinais à dominante pavillonnaire,
- Boulevard de Guines, les constructions en retrait constitueront un font bâti pour profiter au mieux de l'exposition favorable et se dégager du talus des voies ferrées. Elles feront ainsi obstacle au bruit et permettront la création de cœurs d'ilots calmes au nord.
- Sur l'îlot Foch, les constructions devront être insérées en cohérence avec les constructions sur la rive ouest du boulevard Saint-Conwoion et prendre en compte la continuité de la trame verte de la rue Jules Vern. Les hauteurs feront écho aux constructions sur le secteur de Guines et de la ZAC Madeleine.

Bernard / Duval : La composition urbaine du secteur s'appuie essentiellement sur la courbe générée par le domaine ferroviaire. La trame bâtie comprend :

- Au nord, des petits immeubles de logements recomposant des îlots avec les constructions existantes de la rue Alexandre Duval.
- Au sud-est, au carrefour de la rue Claude Bernard et du prolongement du boulevard de Guines, une emprise d'affectation et de composition plus libre. La programmation et les constructions répondront à un traitement architectural adapté à l'angle de ces deux voies structurantes à l'échelle de la ville.

Le long de la voie ferrée, un "mur habité" sera construit. Conçu pour limiter les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire, il accueillera en son sein des cellules dédiées à l'artisanat et à la création artistique et sur le "haut" de ce mur habité, une promenade publique.

Coquelin : La composition urbaine du site prend en compte le corridor vert de la promenade Georges Brassens et ses prolongements vers EuroRennes et le Boulevard Villebois Mareuil. L'aménagement s'articule sur la base d'un secteur constructible mixte avec des logements au nord, et au sud, des équipements de plein air et de loisirs inscrits dans la boucle de la promenade Georges Brassens.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

- Travailler le maillage entre les différentes entités (place du Colombier, esplanade Charles de Gaulle, quartier Sud Gare, Brasserie Saint-Hélier).

À l'échelle du secteur Colombier :

- Rendre plus évidente la liaison est/ouest (rue du Capitaine Maignan) pour faciliter la connexion entre le boulevard de la Tour d'Auvergne et la rue de l'Alma,
- Préserver et valoriser les axes traversant nord / sud.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Les espaces publics seront aménagés pour les rendre plus accessibles aux modes actifs et permettre à de nouveaux usages d'y trouver place. Les nouveaux espaces publics aménagés au nord et au sud de la gare (paysage construit – parvis sud) offrent de nouveaux espaces de détente pouvant accueillir des manifestations culturelles. D'autres espaces publics comme le square des Français Libres ont déjà fait l'objet de requalification paysagère.

L'emprise des espaces publics sur les secteurs Guines – Foch sera structurante pour le projet d'ensemble. Ils joueront un rôle majeur à l'échelle du secteur de ce site patrimonial.

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

La réalisation d'EuroRennes s'inscrit dans une démarche de développement durable singulière. Trois ambitions transversales ont été retenues :

- L'association, au cœur de l'organisation de l'opération, de l'identité du secteur, de son attractivité et des enjeux environnementaux apportant ainsi une forte valeur ajoutée,
- Le développement de nouvelles formes de mixités fonctionnelles et sociales,
- L'amélioration de la qualité et de la visibilité du paysage,
- L'usage de nouveaux matériaux caractérise également ces constructions en cours et à venir.

Aux abords de la brasserie Saint-Hélier, le projet d'aménagement associe la réhabilitation et mise en valeur de ce patrimoine industriel à la volumétrie et la réalisation d'accroches en adéquation avec le site.

La qualité énergétique des bâtiments est également une composante du projet.

Un îlot de constructions passives sera développé sur les secteurs Guines et Brasserie Saint-Hélier.

L'ancien site du technicentre fera l'objet d'une réflexion urbaine d'ensemble sur son évolution et sa programmation en lien avec la SNCF.

Le secteur du Colombier est desservi par le réseau de chauffage urbain.

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

Plusieurs facteurs sont à prendre en compte :

- Lié à l'aéroport de St Jacques de la Lande au sud-ouest un faisceau aérien limite la hauteur des constructions sur une partie du secteur.
- L'état des sols résultant de l'activité ferroviaire et des anciennes activités industrielles,
- Les nuisances sonores liées au trafic routier et ferroviaire.
- Le transport ferroviaire de matières dangereuses.
- Certains secteurs se trouvent en zones inondables, le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) concerne la frange est du secteur Jean Coquelin.
- L'état des sols lié aux activités militaires antérieures et existantes sur le site de Foch suppose de conduire des études de pollution des sols et une étude pyrotechnique.
- La nature des sols liée à la géologie particulière du sud Vilaine.

Servitudes : Voir annexes

Une partie au nord du secteur est concernée par le périmètre des Monuments Historiques.

Bernard Duval : Entre les ensembles bâtis, l'aménagement d'un espace public structure le projet dans sa globalité. Cet espace public sera connecté aux voies tertiaires, tracées et dimensionnées dans la poursuite du maillage existant, plus au nord.

Le parvis des Ateliers du Vent constitue également un espace ouvert au nord.

L'opération d'aménagement est concernée par la présence d'un patrimoine industriel bâti. La réhabilitation et la reconversion de certains éléments font partie intégrante du projet.

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : Dans le cadre de la réalisation du nouveau Pôle d'Échange Multimodal, l'accès automobile au secteur de la Gare a été modifié et s'effectue par le sud. La desserte réservée aux taxis est aménagée boulevard de Beaumont et les transports en commun ainsi que de larges espaces réservés aux piétons trouveront place au nord. Le sens de circulation et l'accès des voies au nord de la Gare ont été modifiés. En outre, pour desservir les sites des Petits Ateliers et l'est du plateau ferroviaire, des voies de desserte en impasse sont envisagées.

Pour le secteur Coquelin, la desserte est envisagée prioritairement depuis la rue Saint Hélier en parallèle des voies ferrées. À l'ouest un accès depuis la rue Saint Hélier est à envisager.

Ces orientations s'inscrivent dans un schéma global de circulation du centre-ville et de ses abords.

Les accès actuels au secteur du Colombier seront réorganisés progressivement en fonction des réaménagements liés à la fois à la deuxième ligne du métro au nord et l'évolution de la rue du Capitaine Maignan au sud. Le site de la brasserie sera desservi prioritairement par la rue Saint-Hélier et la rue Pierre Martin.

Pour les secteurs Guînes et Foch, la structure viaire de ces nouveaux quartiers s'inscrira dans la continuité de l'existant. Une liaison viaire traversera le quartier Porcon de la Barbinais, le nouveau quartier de Guînes et la caserne Foch assurant la mise en réseau de ces trois entités.

Voies structurantes : Boulevard de Guines, boulevard du Colombier, boulevard Beaumont, boulevard Solferino, boulevard Saint-Conwoion, boulevard de la Tour d'Auvergne, rue de l'Alma, avenue Janvier, rue Saint-Hélier, rue Pierre Martin, boulevard Mermoz, avenue Jules Maniez, boulevard de Guines, rue Claude Bernard, rue R-H Guerrand, rue Lucie et Raymond Aubrac: Ces axes font l'objet d'aménagements progressifs en lien avec les différents chantiers opérationnels. Accès au secteur Bernard / Duval par les rues Claude Bernard et Alexandre Duval et voie nouvelle créée dans le cadre de l'opération.

Desserte en transports collectifs : Les déplacements multimodaux sont au cœur de l'opération. Les liaisons et correspondances doivent être assurées et facilitées par une organisation lisible et claire des gares et stations de métro.

La gare de Rennes, desservie désormais par la Ligne Grande Vitesse assurant un rapprochement de Paris et des autres capitales européennes, sera à la croisée des lignes a et b du métro. Les lignes TER et les cars interurbains contribuent aux flux importants de voyageurs et usagers. Pour faciliter les connexions, les gares ferroviaire et routière ont été réaménagées. La desserte en transports collectifs intègre les évolutions du réseau de bus (Trambus).

Le secteur Bernard / Duval est desservi par les lignes de bus empruntant le boulevard Voltaire. Il bénéficiera également de la desserte de la deuxième ligne de métro grâce à la station Mabilais à proximité.

Desserte par les modes actifs :

EuroRennes : Le parvis nord du Pôle d'Échange Multimodal sera dédié à l'accueil de modes actifs. La circulation à vélo en site propre sera ainsi facilitée et sécurisée. Sur l'axe nord/sud, le secteur accueillera un tronçon du Réseau Express Vélo.

Au nord du plateau ferroviaire, un nouvel axe réservé aux modes actifs reliant le boulevard Villebois Mareuil et le boulevard Laënnec est envisagé. Il connectera aussi Baud Chardonnet, les îlots à l'ouest du pont Saint-Hélier et le secteur Solférino. Il sera le support d'un aménagement paysager en rive sud de la Vilaine.

Une voie mixte piétons cycles est envisagée entre le pont Saint-Hélier et le boulevard Villebois Mareuil en longeant les voies ferrées au sud du faisceau ferré. La promenade Georges Brassens y sera connectée pour desservir les quartiers au sud du site.

Guines / Foch : Le principe des venelles et voies piétonnes existant dans les quartiers environnants est repris, étendu et adapté au projet. Une liaison majeure et structurante permettra d'assurer la connexion ouest-est entre le boulevard de la Tour d'Auvergne et la rue Alexandre Duval et permettra de relier le quartier à la station de métro Mabilais. Des liaisons piétonnes secondaires nord-sud permettront la traversée et le maillage complet du secteur.

Un projet de piste cyclable le long du boulevard Saint-Conwoion et du boulevard de Guines permettra de connecter le nouveau quartier à l'ensemble de la métropole rennaise.

Bernard Duval : Ce nouveau quartier très proche du centre-ville est propice à l'accueil de liaisons cycles et piétonnes vers celui-ci mais aussi EuroRennes et la Vilaine.

Stationnement : L'extension du parking sud-gare a été réalisée dans le cadre de l'opération d'aménagement (évolution à 1200 places). Le parking du Colombier à destination des résidents assure également la vitalité des centres commerciaux. Les parkings Charles de Gaulle et Colombier plus au nord répondent essentiellement aux besoins engendrés par la desserte du centre-ville et des grands équipements.

Conditions de réalisation

Les Zones d'Aménagement Concerté EuroRennes, Brasserie Saint-Hélier et demain le secteur Guines et Foch, permettent un aménagement de ces sites avec des dispositions adaptées du règlement du PLU (secteur de plan de détail, zonages opérationnels).

Pour le site du Colombier, la réflexion se poursuit pour finaliser les orientations permettant de faire évoluer ce secteur opérationnel.

Le secteur est aménagé par le biais de la zone d'aménagement concerté : Bernard-Duval.

7. Pontchaillou – Antoine Joly – Docteur Dordain





Description du site

Le secteur se caractérise par la présence d'équipements majeurs de l'agglomération.

L'orientation d'aménagement couvre plusieurs secteurs dont le Centre Hospitalier Universitaire de Pontchaillou et la faculté de médecine. Les trois secteurs faisant l'objet de restructurations majeures sont :

- le Centre Hospitalier Universitaire de Pontchaillou,
- le site Antoine Joly au nord, avec des emprises administratives dont certaines inutilisées,
- le site Dordain au sud, un ancien secteur pavillonnaire enclavé.

L'orientation concerne également :

- l'emprise foncière du campus Rennes 2 et Rennes 1 (secteur santé),
- le secteur d'activité de la Zone d'Aménagement Concerté Atalante Villejean dont l'urbanisation est bien engagée.

Le périmètre de ce secteur est délimité par :

- au nord, l'avenue Charles Tillon,
- à l'est, la voie ferrée Rennes / Saint-Malo,
- au sud, l'emprise de l'Établissement des Hautes Études en Santé Publique,
- à l'ouest, les rues Hamon, Le Gorgeu, l'emprise du stade Robert Poirier et celle de l'université Rennes 2, puis la rue du recteur Paul Henry.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 96 ha

Occupation / usages actuels

Pontchaillou : Répartis sur les 32 hectares, le CHU accueille 9 sites chirurgicaux et 3 sites interventionnels, 2 sites d'accueil des urgences, 7 sites d'imagerie et 11 unités de soins critiques. L'organisation et les rapports entre ces différents pôles connaissent un déficit de fonctionnalité pour les praticiens et de lisibilité pour les usagers.

À proximité, des activités complémentaires aux fonctions du CHU sont présentes. Elles contribuent à l'offre de soins et à l'identification du secteur :

- L'Établissement Français du Sang situé au sud.
- La faculté de Médecine et ses formations médicales et paramédicales.
- Le centre cancérologique Eugène Marquis.

Antoine Joly : Enclavé par la voie ferrée et un pôle d'équipements importants (les universités de Rennes 1 et 2, le CHU, les lycées Bach et Coëtlogon), le secteur fait l'objet d'un fonctionnement complexe accentué par un déficit de maillage et d'espaces publics. Le secteur comporte des terrains peu ou pas utilisés ainsi que les anciens laboratoires vétérinaires, aujourd'hui vacants.

Le site est aujourd'hui peu connecté avec les quartiers alentours.

Docteur Dordain : Ce secteur en friche, aujourd'hui mal identifié, comporte diverses parcelles vacantes. Ce secteur fait l'objet d'une maitrise foncière progressive par la collectivité.

Campus Universitaire de Villejean : Accueillant environ 32 000 étudiants, le campus de Villejean est le plus important de la métropole. Il comprend la plupart des implantations de l'Université Rennes 2, le campus Santé de l'Université Rennes 1, plusieurs écoles supérieures (EHESP, Agrocampus Ouest, Rennes School of Business), les organismes de recherche du CNRS délégation Bretagne Pays de la Loire, de l'IRSTEA et de l'INRA ainsi que de nombreux laboratoires de recherche.

Bordé par la voie ferrée à l'est, de grands axes urbains au nord, à l'ouest et au sud, le campus présente un relatif enclavement. Il constitue cependant un réel atout en terme de diversité des fonctions, d'animation et de mixité sociale.

Le campus a d'ores et déjà fait l'objet de nouvelles constructions universitaires et a accueilli récemment un nouvel équipement, le stade couvert d'athlétisme Robert Poirier.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 2 : "Le faisceau ferroviaire à reconquérir"**

Pontchaillou : Le projet de restructuration du CHU de Pontchaillou vise à adapter l'offre de soins aux nouveaux besoins (évolution de l'ambulatoire) et à la nécessité de regrouper les fonctions aujourd'hui réparties sur 5 sites. Cette perspective est une opportunité pour penser l'évolutivité du CHU et son ouverture aux tissus avoisinants.

Les principes directeurs du scénario d'aménagement de Pontchaillou sont les suivants :

- La volonté d'édifier un hôpital neuf à la fois plus fonctionnel et plus compact,
- Une réponse à l'enjeu d'évolutivité des fonctions hospitalières,
- Une lisibilité du site au travers de ses entrées et de ses fonctions médicales et d'hébergement.

Le projet prévoit de se structurer autour de la réalisation d'axes forts de la composition urbaine, dont celui reliant le CHU au campus universitaire de Villejean :

- Deux parvis structurants seront aménagés au niveau des accès majeurs du CHU : l'un assurant la desserte des urgences et le lien avec le centre-ville et la halte ferroviaire, l'autre permettant l'accueil du public à proximité de la station de métro,
- La perméabilité du site avec les secteurs avoisinants sera travaillée, notamment en ce qui concerne les sites d'Antoine Joly, de Dordain et de Villejean.

Par ailleurs, les liens avec le monde de l'enseignement et de la recherche du pôle universitaire Rennes1 seront renforcés.

La ZAC Atalante Villejean s'intègre quant à elle dans la composition de l'axe Armorique/Trois Croix/Charles Tillon.

Antoine Joly : Une réflexion d'ensemble sur le site a été conduite sur ce secteur pour déterminer la trame viaire future, l'organisation paysagère, les schémas de déplacements et les éléments de programmation.

Les trois enjeux majeurs sont :

- La desserte du secteur et l'ouverture du CHU au boulevard Charles Tillon en lien avec la rocade,
- La diversification du parc de logements et des fonctions,
- L'intégration d'un nouveau secteur d'habitat aux tissus environnants.

Le désenclavement du secteur s'opère en différents points :

- La connexion au centre-ville, au quartier Nord Saint-Martin et du canal de d'Ille et Rance, à l'est,
- La liaison au CHU et l'accès à la halte ferroviaire Pontchaillou,
- L'ouverture de l'actuel secteur d'équipements sur l'avenue Charles Tillon, le quartier de Beauregard et le réseau structurant des voies de la ville.

Docteur Dordain : Ce site constitue un secteur de renouvellement urbain destiné à recevoir principalement des logements qui contribueront aux objectifs de production définis par le Programme Local de l'Habitat à l'échelle de Rennes Métropole. À proximité du campus, d'autres fonctions liées au monde universitaire pourront trouver place dans le secteur.

L'articulation de ce secteur à l'axe des voies ferrées constitue un autre enjeu pour le site, ainsi qu'un meilleur maillage de celui-ci.

L'îlot situé au sud du boulevard Saint-Jean-Baptiste de La Salle s'articule avec l'axe des voies ferrées et sera entièrement recomposé.

Campus universitaire de Villejean : L'évolution du campus doit s'intégrer dans un processus plus large de transformation du quartier et de la ville.

- Renforcer la visibilité du campus au cœur du tissu urbain,
- Permettre des évolutions programmatiques en lien avec l'évolution des universités,
- Structurer les liaisons modes actifs.

Vocation et programmation

Pontchaillou : Les fonctions hospitalières seront regroupées et organisées autour des parcours de soins des patients :

- Les fonctions ambulatoires seront facilement accessibles et ouvertes sur les transports en commun,
- Les services d'hébergement seront mutualisés.

La restructuration du CHU et la présence des résidences de santé attenantes constituent des axes d'innovation en lien avec le développement de l'ambulatoire.

Antoine Joly : Différents programmes de logements sont envisagés. Le site accueillera pour partie du logement social ainsi que des programmes d'accession déclinés selon les orientations du Programme Local de l'Habitat. Les terrains situés au pourtour s'insèreront dans cette restructuration d'ensemble. Le pôle sportif en place à vocation à être conforté en se repositionnant dans la trame d'ensemble du projet.

Des services et animations complémentaires en lien avec la présence du campus, du CHU et des technopôles pourront être créés.

Docteur Dordain : Le secteur est situé sur l'axe dynamique Bio Santé – Environnement – Agronomie et Alimentaire identifié dans le Schéma de Développement Universitaire. Cet axe a pour objectif l'affirmation d'une mise en lien des différents sites de formation et de recherche que sont l'Agrocampus Ouest, l'EHESP, la faculté de médecine, l'IFPEK et l'IRSTEA. Cette mise en relation se concrétise par une liaison physique ou par l'implantation d'équipements permettant le développement de ces connexions. Il permettra également de réordonnancer l'accès au campus Médecine et notamment à sa présidence. À ce titre, le secteur Dordain révèle un potentiel d'accueil de logements étudiants.

Pour l'îlot situé au sud du Boulevard Saint-Jean-Baptiste de La Salle, la recomposition intègre une nouvelle définition des voies, des programmes mixtes faisant une façade sur le boulevard Marbeuf.

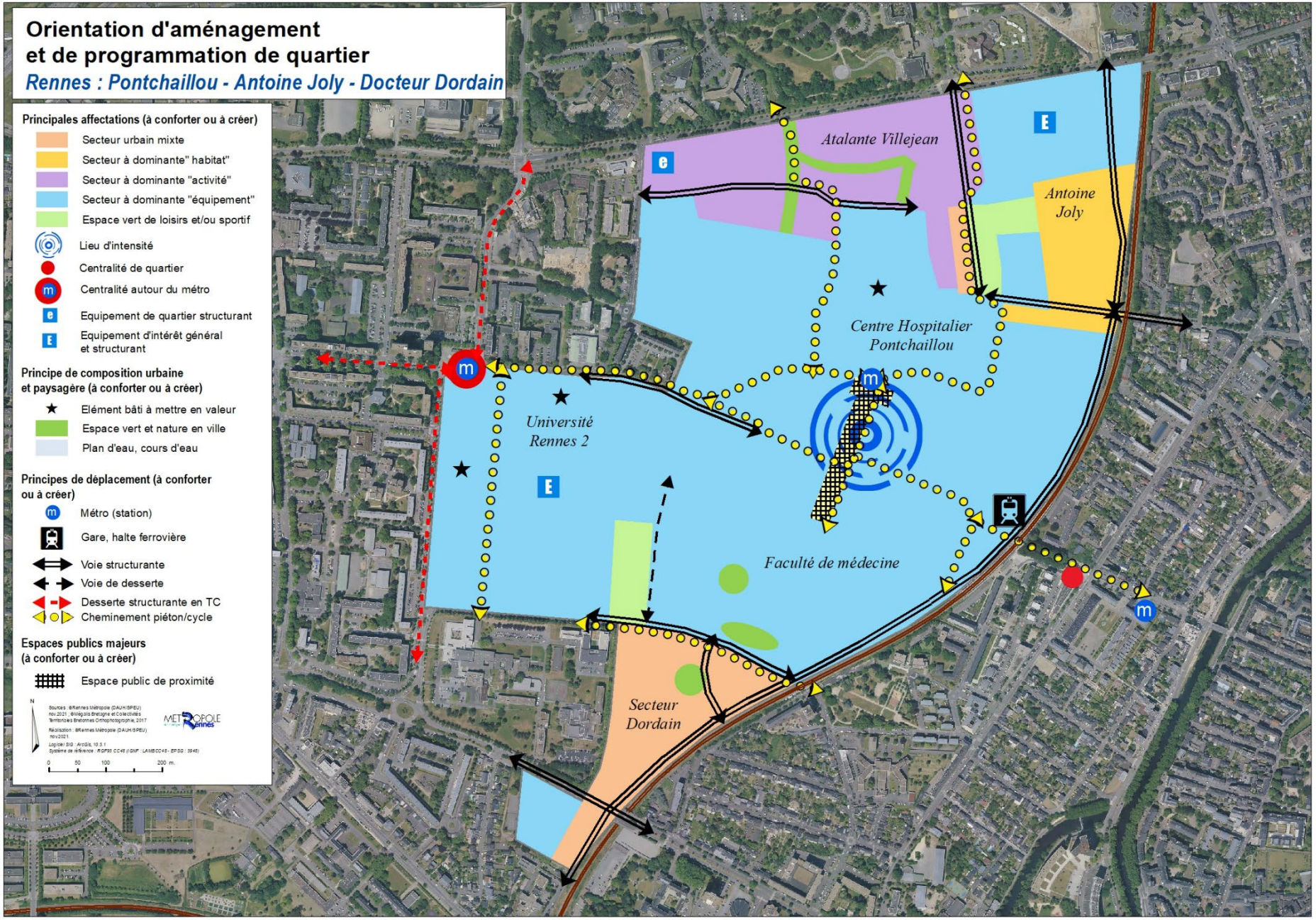
Campus universitaire de Villejean : Dans un objectif visant sa cohésion interne et sa meilleure intégration au tissu urbain, le campus devrait évoluer dans son fonctionnement en îlots en se structurant autour d'une plateforme commune.

Cette structuration se manifestera par l'aménagement de cheminements confortables et lisibles et la constitution d'un cœur de campus facilement accessible.

Ce maillage réservé aux modes actifs sera renforcé et facilitera la lisibilité du campus, son intégration dans la continuité urbaine et son assimilation par le grand public.

L'axe structurant du campus sera conforté le long de l'avenue Professeur Léon Bernard et jusqu'aux abords de la station de métro. Grâce à son ouverture sur la ville, ce mail central permettra de meilleures porosités.

Les réserves foncières pourraient accueillir de nouveaux programmes de formation ou permettre le développement d'une mixité fonctionnelle sur le campus.


Orientation d'aménagement
et de programmation de quartier
Rennes : Pontchaillou - Antoine Joly - Docteur Dordain
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante "activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Lieu d'intensité
Centralité de quartier
Centralité autour du métro
Equipement de quartier structurant
Equipement d'intérêt général et structurant
Principe de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Métro (station)
Gare, halte ferrovière
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Atalante Villejean
Antoine Joly
Centre Hospitalier Pontchaillou
Université Rennes 2
Faculté de médecine
Secteur Dordain

Un enjeu fort réside aujourd'hui dans la rénovation énergétique des constructions dans le respect des caractéristiques patrimoniales et du plan de composition initial réalisé par l'architecte Louis Arretche.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Pontchaillou : Le regroupement et la mutualisation des services hospitaliers engendrent une véritable recomposition du site dans son ensemble :

- Les axes plus lisibles faciliteront les parcours,
- Le parti pris est de densifier le "cœur de l'actuel hôpital" en conservant les unités médicales existantes,
- La hauteur des constructions sera limitée dans son ensemble (autour du R+6),
- Le rapport des nouvelles constructions au bâti existant sera pris en compte,
- À terme, le projet prévoit la démolition du bloc hospitalier central.

Antoine Joly : L'intégration du quartier dans la ville et son articulation aux secteurs avoisinants demandent une attention accrue quant à la définition du projet, à la qualité urbaine et paysagère. Sa composition sera essentielle du fait du rôle de son maillage viaire, à organiser entre le centre hospitalier et l'avenue Charles Tillon. Des formes urbaines diversifiées devront être pensées en cohérence avec l'habitat pavillonnaire des quartiers Nord Saint-Martin, Villejean et Beauregard et les échelles des grands équipements universitaires et hospitaliers.

L'articulation et la mise en cohérence des différentes typologies de bâtis devront être finement étudiées.

L'effet de cuvette liée à la topographie du site sera atténué par la structuration de terrasses et un travail sur les perspectives. L'ensoleillement des espaces habités devra être privilégié.

Docteur Dordain : La composition résultera de la poursuite du maillage du secteur en lien avec les équipements en place et les besoins de programmation du secteur.

Campus universitaire de Villejean : L'implantation de nouveaux programmes universitaires prend en compte la structuration paysagère du site et les liaisons en modes actifs.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Pontchaillou : Plus lisibles et structurés, les espaces publics seront également plus accueillants. Ils permettront une identification plus aisée des différents pôles de l'équipement hospitalier.

Ces axes contribueront à l'ouverture du site sur les secteurs avoisinants que sont ceux de Villejean, le campus ou Antoine Joly et la ZAC Atalante Villejean.

Les cohérences architecturales et urbanistiques d'ensemble liées à la composition d'origine sont prises en compte lors de l'intégration de nouvelles constructions ou projets d'aménagement des espaces extérieurs.

Antoine Joly : Les lisières végétales permettront de requalifier et de hiérarchiser les espaces publics et la voirie, de redéfinir les limites du domaine public et renforcer la présence d'une zone humide.

La trame végétale, structurante sur le site, sera préservée. La continuité des alignements arborés devra être assurée et les alignements urbains et bocagers devront être pensés en rapport les uns aux autres.

Docteur Dordain : Le site s'ordonnancera sur l'avenue Professeur Léon Bernard et sur la rue Henri Le Guilloux. Le nouvel axe à vocation à constituer une centralité commune à l'ensemble du campus facilitera l'accès aux différents équipements majeurs, notamment sportifs. La restructuration de l'avenue Professeur Léon Bernard et, à terme, son prolongement, le franchissement piétons/cycles de la voie ferrée permettra de meilleures porosités entre le campus Villejean et le square de la Touche et le centre-ville. Le site comporte une zone humide dans sa partie centrale.

Campus universitaire de Villejean : Afin de le rendre plus lisible, les entrées du campus seront requalifiées.

Les façades en interface avec les quartiers, en particulier le long de l'avenue Gaston Berger, seront valorisées.

Le secteur de Villejean est desservi par le réseau de chaleur urbain.

3/ Qualité des constructions

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

Pontchaillou : La réalisation d'un nouveau bloc Hôpital compact nécessitera de reconsidérer la composition d'origine. Les fonctions hospitalières engendrent des contraintes fonctionnelles spécifiques à prendre en compte.

Antoine Joly : Les éléments patrimoniaux, notamment dans l'enceinte des lycées ainsi que les éléments paysagers seront mis en valeur.

Les entrées aux deux lycées sont requalifiées sur les espaces à proximité.

Campus universitaire de Villejean : Les constructions complètent la structure du bâti d'origine à l'ouest. À l'est, le bâti nouveau structurera cette partie du campus.

4/ Risques, nuisances et servitudes

Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (mouvement de terrain). Des dispositions sont précisées dans l'OAP "Santé, climat, énergie" et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

L'Hôpital possède un héliport qui pourrait faire l'objet d'un repositionnement dans le cadre du projet de restructuration du CHU.

Servitudes : Voir annexes

Actuellement des servitudes de hauteurs s'appliquent sur les cônes d'envol et d'atterrissage.

5/ Mobilités

Desserte en transports collectifs

Pontchaillou : Le site est desservi par deux stations de métro, celles de Pontchaillou et d'Anatole France, à proximité. La halte ferroviaire positionnée sur la ligne Rennes/Saint-Malo assure également une bonne desserte. Elle permet une arrivée en ville et facilite l'accès aux quartiers Nord.

Antoine Joly : Le secteur est desservi par la ligne a du métro.

Docteur Dordain : Le secteur est desservi par le réseau bus et à terme par le "Trambus".

Campus universitaire de Villejean : Le campus bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun (métro, les lignes de bus et à terme le "TramBus"), une gare routière et un parc de stationnement relais.

Desserte par les modes actifs

Pontchaillou : L'aménagement et la lisibilité du site permettra des traversées plus aisées sur les axes structurants. Le parvis du métro sera un point de connexion structurant et permettra des liaisons facilitées entre le campus, le centre-ville, les sites d'Antoine Joly ou de la ZAC Atalante Villejean et plus au nord, au-delà de l'avenue Charles Tillon, le quartier de Beauregard.

Le quartier de Villejean et le centre-ville seront ainsi reliés et leur accessibilité en vélo ou à pied sera facilitée.

Antoine Joly : Le développement du maillage piétonnier et des itinéraires cyclables est une composante majeure de l'aménagement du secteur. Ce maillage contribuera au désenclavement du site.

Docteur Dordain : Avenue Professeur Léon Bernard, l'aménagement de voies cyclables ouvertes sur les espaces accueillant les équipements sportifs contribuera au maillage du secteur. Cette liaison devra s'étendre au-delà de la voie ferrée à l'est et permettre de rejoindre plus facilement le centre-ville.

Campus universitaire de Villejean : Le maillage du site par des cheminements dédiés aux piétons et cycles sera renforcé.

Les traversées nord-sud des campus seront affirmées.

Accès automobile au secteur et stationnement

Pontchaillou : Pour faciliter la circulation et la desserte des véhicules hospitaliers, les accès automobiles au sein du secteur seront profondément réorganisés depuis les périphéries de l'équipement.

L'organisation du stationnement, notamment celui des usagers et des actifs, est une composante essentielle dans le nouveau plan de circulation au sein de l'équipement hospitalier.

Antoine Joly : En s'appuyant sur les tracés existants, un des enjeux pour le développement du secteur réside dans le maillage et les liaisons, notamment vers Beauregard et Villejean mais aussi dans l'amélioration de la relation de ce futur secteur résidentiel avec le quartier Nord Saint-Martin.

Par ailleurs, ce site permettra l'aménagement de voies desservant le centre hospitalier Pontchaillou.

Les stationnements, public et privé, devront être repensés en cohérence avec le parti d'aménagement.

Docteur Dordain : Le secteur sera accessible depuis les voies existantes.

Conditions de réalisation

La restructuration du site Pontchaillou va s'effectuer sur plusieurs années. Les opérations sur les secteurs voisins (Docteur Dordain, Atalante Villejean, Antoine Joly) font ou feront l'objet de projets d'aménagement d'ensemble.

8. Faisceau des Gayeulles





Description du site

Le faisceau vert des Gayeulles, reliant les Prairies Saint-Martin à la forêt de Rennes, participe à la diagonale verte irriguant le cœur de métropole. Le faisceau a cependant été coupé lors de la réalisation du bouclage de la rocade, au nord-est. Il comprend en son sein le parc des Gayeulles, le plus vaste parc de la Ville de Rennes, situé sur le plateau des Gayeulles.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 297 ha

Occupation / usage actuels

Le site des Gayeulles combine plusieurs fonctions et usages :

- Un parc urbain dont les prairies polyvalentes accueillent des évènements culturels ou festifs, des jardins partagés…,
- Une zone d'équipements sports / loisirs rayonnant aux échelles communales, intercommunales et départementales appelée à être confortée. Parmi ces équipements : piscine, patinoire, tennis football, tir, rugby, ferme pour enfants, camping, hébergement de loisirs, accrobranche, modélisme et pédalos...,
- Un espace naturel en liaison avec la forêt de Rennes dont il apparaît nécessaire de renforcer les dimensions écologiques et paysagères. Ceci pour affirmer la présence de la nature de la ville et sa périphérie, par le renforcement de la densité forestière, la restauration du bocage et la mise en œuvre de liaisons écologiques.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : "Un centre-ville historique et géographique à réveler"**
- **Axe 5 : "La traversée entre les Gayeulles à la Poterie à créer"**

À l'échelle du territoire, cette diagonale verte constitue un axe de projet concourant à valoriser et à mettre en lien des espaces de loisirs ainsi que des espaces agro-naturels, ces derniers étant essentiellement à l'intérieur de la rocade.

Les enjeux principaux du faisceau des Gayeulles portent d'une part sur le traitement des franges du parc et son ouverture sur les quartiers périphériques et, d'autre part, sur son offre d'équipements autour essentiellement des pratiques sportives et de loisirs.

Ces objectifs généraux se traduisent de manière plus ciblée :

- Restaurer et renforcer le corridor écologique participant à la structuration de la "diagonale verte",
- Atténuer la coupure de la trame verte générée par la réalisation de la rocade nord,
- Affirmer les itinéraires et perméabilités vertes en reliant le parc des Gayeulles aux Prairies Saint-Martin via la grande coulée verte de Patton,
- Assurer un équilibre entre les usages liés à un grand parc urbain et le maintien de la dimension environnementale et écologique,
- Traiter la frange ouest donnant sur l'avenue des Gayeulles et la frange sud en lien avec la rue de Fougères pour la perception de cette entité paysagère en renforçant les liaisons vers le quartier de Maurepas,
- Lier le parc au projet de renouvellement urbain du quartier Maurepas-Gayeulles,
- Qualifier l'entrée principale du parc en la rendant plus lisible et en renforçant la présence d'équipements,
- Ouvrir le parc vers le sud dans le cadre de l'axe de projet "traversée" des Gayeulles à la Poterie,
- Créer des liaisons piétonnes entre le parc des Gayeulles et le secteur des Louvries, à l'extérieur de la rocade,
- Développer l'attractivité touristique de ce site en renforçant les équipements et l'offre d'hébergement et de loisirs,
- Maintenir une activité d'agriculture dans le secteur des Louvries,
- Valoriser le bâti existant sur les fonctions attendues dans ce secteur et y réaliser les nouveaux équipements nécessaires.

Vocation et programmation

La spécificité du parc des Gayeulles vise à concilier des fonctions diverses, notamment :

- La préservation et le renforcement de la dimension naturelle et écologique du parc,
- Le développement d'activités de sports et loisirs qu'offrent ces espaces verts,

Ce secteur présente un potentiel naturel fort, du fait de sa connexion possible avec la forêt de Rennes. Cette perspective est inscrite dans les divers documents de développement urbain de Rennes et de l'agglomération (Charte du Pays de Rennes, Schéma de Cohérence Territoriale).

La passerelle des Louvries, le passage des Hauts Champs Renaud et la valorisation des cheminements contribuent à rétablir la continuité des itinéraires de promenades dans ce faisceau vert. Celles-ci mériteront d'être améliorées dans la mise en œuvre progressive des projets contribuant à la valorisation de cet espace agro-naturel majeur.

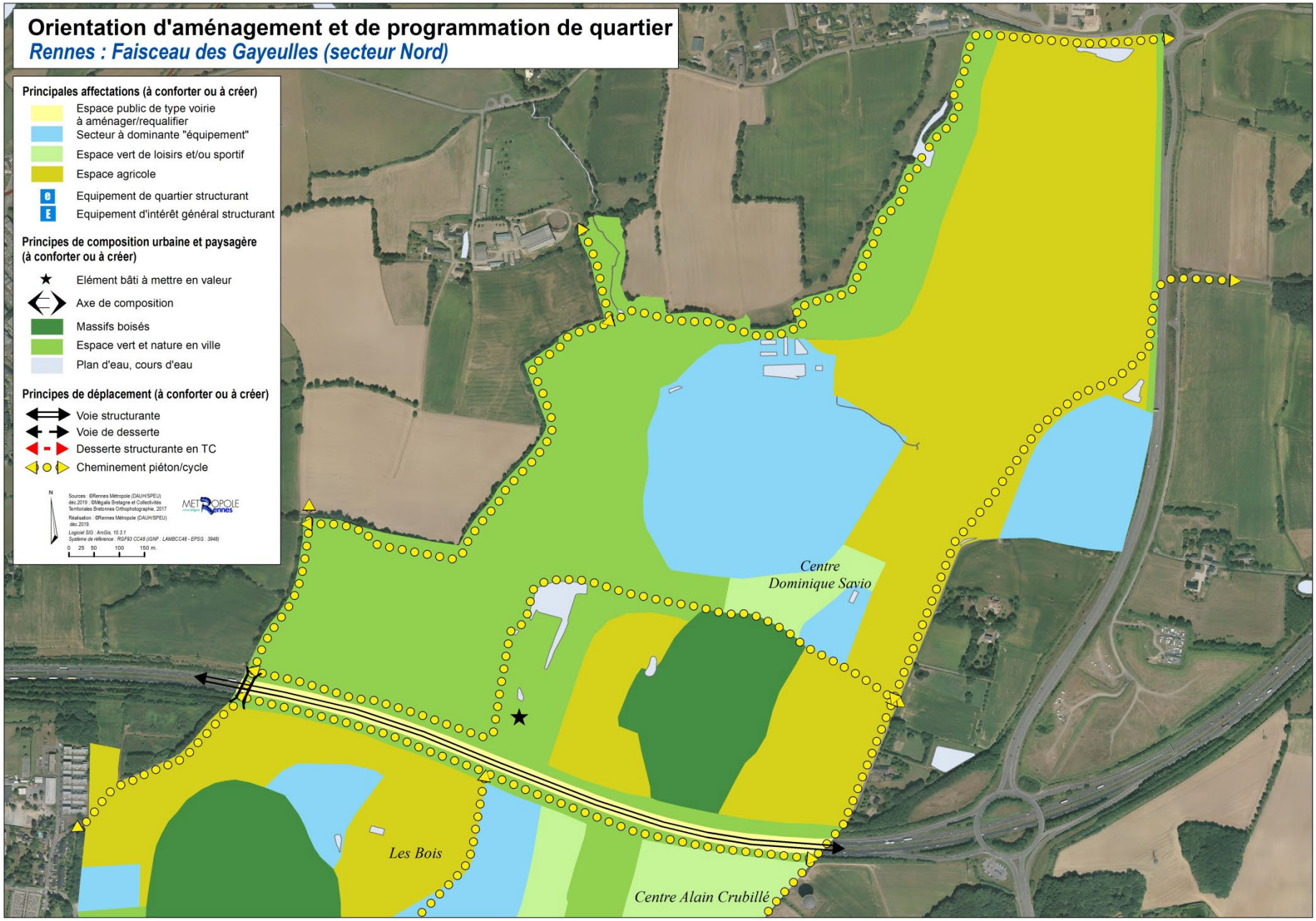
Le parc des Gayeulles, compte tenu notamment des perspectives liées au développement urbain d'un secteur dont les enjeux s'évaluent à l'échelle intercommunale est vraisemblablement appelé à renforcer ou restructurer ses fonctions sports-loisirs.

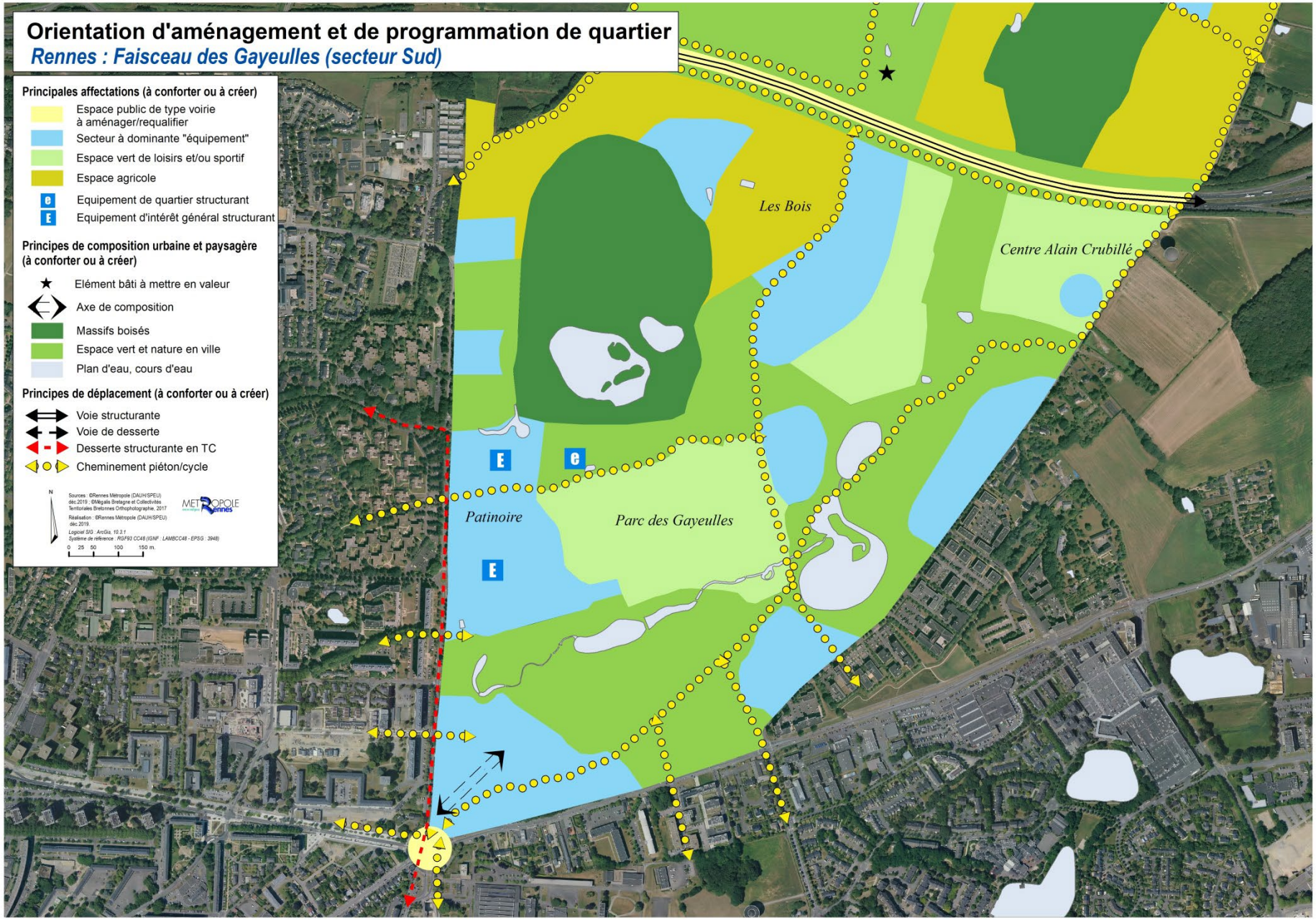
Il s'agit de permettre l'implantation de nouveaux équipements ou de renouveler ceux étant obsolètes ou non-adaptés à l'environnement ou aux nouvelles pratiques en maintenant l'alternance actuelle des séquences paysagères entre espace boisé, habitat et équipements de sports et de loisirs.

Parmi ceux-ci on citera notamment :

- La confortation du centre d'entraînement rugby du Champ-Orand,
- La réhabilitation et l'extension du camping.

Par ailleurs, les jardins familiaux et l'agriculture urbaine seront confortés.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Faisceau des Gayeulles (secteur Nord)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace agricole
Equipement de quartier structurant
Equipement d'intérêt général structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Axe de composition
Massifs boisés
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Centre Dominique Savio
Les Bois
Centre Alain Crubillé


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Faisceau des Gayeulles (secteur Sud)
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace agricole
Equipement de quartier structurant
Equipement d'intérêt général structurant
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Elément bâti à mettre en valeur
Axe de composition
Massifs boisés
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie structurante
Voie de desserte
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton/cycle
Les Bois
Centre Alain Crubillé
Patinoire
Parc des Gayeulles

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La nature et la répartition des aménagements au sein du parc urbain seront graduées. Les entrées de parc et leurs abords accueilleront un peu plus d'équipements et d'activités. S'éloignant des tissus urbains, les équipements se feront de plus en plus ponctuels : le parc prendra une dimension plus naturelle vers la forêt de Rennes.

Le parc devra être davantage relié aux grands axes aménagés avec des espaces dédiés aux piétons / cycles (liaisons actives prévues à l'est du boulevard de Vitré permettant de relier les parvis des établissements scolaires à l'entrée principale du parc, voie cyclable le long de l'avenue Rochester …)

Les percées visuelles et l'aménagement des entrées et connexions permettront d'intégrer plus facilement le parc dans le projet de renouvellement urbain de Maurepas-Gayeulles.

2/ Traitement des lisières

- Mettre en valeur des continuités visuelles
- Requalifier la frange ouest du parc à l'avenue des Gayeulles en cohérence avec le projet de restructuration de l'avenue valorisation d'une promenade verte) :
  - Améliorer les connexions pour préserver des percées visuelles avec les quartiers environnants et accompagner les liaisons transversales avec le quartier Maurepas.
  - Tirer parti de la topographie du site dans la mise en place des nouveaux équipements.
- L'entrée principale, aujourd'hui confidentielle devra s'ouvrir davantage sur le rond-point amenant aux boulevards Rochester et Vitré. Le carrefour devra demain mieux prendre en compte les piétons et vélos. Il devra également faire l'objet d'un traitement prenant d'avantage en compte la nouvelle entrée du parc, tout en conservant ou recréant des boisements qui contribuent au fonctionnement écologique.
- Travailler la frange sud et le rapport à la rue de Fougères pour créer davantage de lisibilité et permettre de longer plus facilement le parc.
- Restaurer à terme un corridor écologique pour atténuer la coupure de la trame verte créée par la rocade.

3/ Qualités paysagères

Tout en conservant ses qualités paysagères et son rôle environnemental, le parc urbain des Gayeulles est destiné à recevoir un public diversifié et important. Les activités, équipements et les déplacements que leurs fréquentations génèrent devront être pensés en adéquation avec le site, en mesurant l'impact sur la qualité environnementale.

La composition paysagère s'appuie sur la création à terme, au centre-nord du parc, d'un espace de diffusion écologique pour poursuivre l'idée d'une présence naturelle du végétal au sein de la ville, connecté aux massifs forestiers du nord-est du Pays de Rennes.

Elle vise notamment à :

- Trouver un équilibre entre les usages et les écosystèmes présents sur le site (bois, en particulier les espaces boisés classés, zones humides…)
- Favoriser une liaison verte de part et d'autre de la rocade afin de préserver les connexions écologiques jusqu'à la forêt de Rennes.

4/ Qualité des constructions

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

5/ 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.

6/ Mobilités

Desserte en transports collectifs : Le parc est actuellement desservi par des lignes de bus. La deuxième ligne de métro permettra un accès plus aisé depuis les stations Gayeulles (quartier Maurepas) ou Joliot Curie (Boulevard de Vitré). La lisibilité des liaisons piétonnes depuis ces stations sera essentielle.

Desserte par les modes actifs : Ils seront encouragés et facilités par le déploiement d'un maillage à destination des modes actifs le long des axes structurants qui le cintrent.

Le site proposera de nombreux cheminements en son sein dans le respect des zones humides présentes et de leur fonctionnement, ainsi que des liaisons extra- rocade. La circulation en vélo doit y être favorisée et les aménagements d'accompagnement nécessaires déployés.

Accès automobile au secteur et stationnement : Des stationnements sont d'ores et déjà aménagés en périphérie du parc urbain.

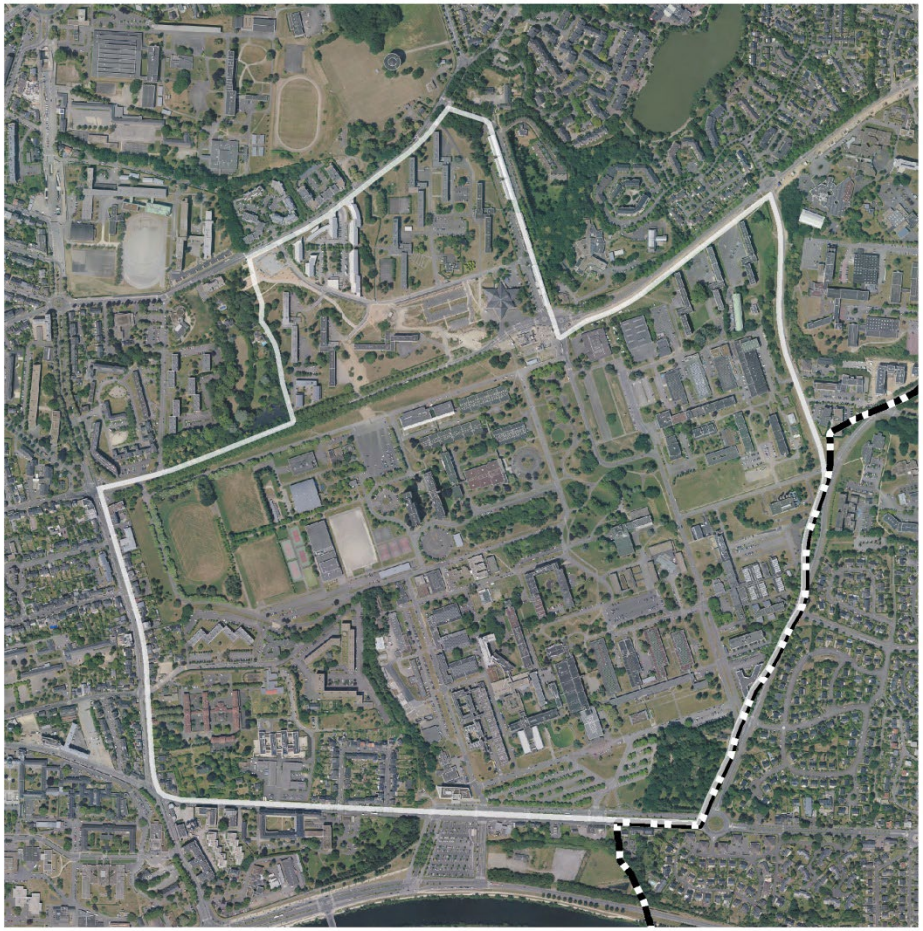
7/ Servitudes

Voir annexes

Conditions de réalisation

Ce secteur a fait l'objet de nombreux aménagements et implantations d'équipements dans le cadre d'un plan d'ensemble (Base de Plein Air et de Loisirs). Les nouveaux équipements complètent l'existant dans le cadre de la programmation communale des investissements.

9. Campus Beaulieu – Bois Perrin





Description du site

Campus universitaire de Beaulieu : Le campus « à l'américaine » conçu dans les années 60, par l'architecte Louis Arretche, à l'époque en périphérie de la ville, rassemble, sur plus de 100 hectares, un grand nombre d'infrastructures dédiées à la recherche et à l'enseignement ainsi qu'à la vie étudiante : logement, restauration, documentation, activités culturelles et sportives.

Le campus de Beaulieu se situe sur les terrasses du coteau de la rive Nord de la Vilaine. Le réseau hydrographique du ruisseau de la Piletière aujourd'hui en grande partie busé, participe du potentiel paysager du secteur.

Le site bénéficie d'une trame verte et paysagère structurante et qualitative issue du plan d'ordonnancement initial conçu par Louis Arretche. À cette trame historique s'est greffée au fil des années une implantation plus hétérogène d'équipements liés à l'accueil de nouvelles unités universitaires des grandes écoles.

Bien qu'ayant été rattrapé au cours des dernières décennies par le développement urbain, le campus reste aujourd'hui partiellement déconnecté aux quartiers avoisinants et au centre-ville.

Bois Perrin : Le secteur se situe au nord de l'avenue Général Leclerc et à l'est du boulevard de Vitré. Cette emprise foncière a longtemps appartenu au Centre Hospitalier Guillaume Régnier. L'ensemble des équipements hospitaliers du site se reconstitue actuellement sur la partie est de l'entité foncière. Les anciens locaux hospitaliers qui ont vocation à être libérés sont caractérisés par divers bâtis patrimoniaux comprennent également des espaces verts dont la qualité végétale est reconnue.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 125 ha

Occupation / usages actuels

Campus universitaire de Beaulieu :

Le campus accueille environ 15 000 étudiants bénéficiant d'offres d'enseignement et de recherche principalement orientées vers les sciences expérimentales, sciences de l'ingénieur, sciences et technologies de l'information et de la communication.

Le campus accueille en son sein différents établissements : L'université Rennes 1, de grandes écoles (INSA, ENSCR, Centrale Supélec, IMT Atlantique, ETRS, Centre de recherche Inria Rennes Bretagne Atlantique) mais également de nombreux laboratoires de recherche et le siège de l'INRIA.

Bois Perrin : L'ancien établissement hospitalier libéré de ses principales fonctions sur sa partie ouest s'ouvre désormais à des fonctions urbaines mixtes. Le site comprend des locaux aujourd'hui en partie désaffectés dont la qualité patrimoniale et architecturale a été identifiée. Les espaces verts font également partie intégrante du projet d'aménagement.

Le secteur fera prochainement l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 5 : "La traversée entre les Gayeulles à la Poterie à créer"**

Campus universitaire de Beaulieu : Le campus de Beaulieu vise à renforcer son attractivité et ses atouts autant dans ses fonctions que dans son organisation urbaine et paysagère.

Il s'agit notamment de :

- Prendre en compte l'évolution démographique des étudiants et des modes de travail, d'études et de pédagogies induisant une demande plus importante de modularités des espaces,
- Favoriser l'adaptation au changement climatique par la mise en œuvre des obligations du décret tertiaire visant à réduite la consommation énergétique du patrimoine bâti existant et ainsi à sa mise aux normes
- Favoriser l'intégration du campus sur la ville par le développement de programmes mixtes à vocation principale résidentielle sur les franges Nord-Ouest et sud du campus, à l'interface entre vie urbaine et universitaire

Les enjeux d'aménagement visent la densification du campus sur ses franges, son ouverture sur la ville en matière d'adresse comme de perméabilité de la trame viaire, un apaisement de la circulation par la confortation des modes actifs et transport en commun.

Plusieurs leviers de développement coexistants pourront favoriser l'ouverture du site aux tissus avoisinants :

- La création d'une nouvelle polarité émergeant autour de la future station de métro,
- La structuration du campus autour d'un axe de développement est / ouest,
- La proximité de la technopole Atalante avec laquelle le campus doit composer d'avantage,
- L'aménagement de la Croix Verte, espace structurant du cœur du campus,
- Respecter le patrimoine architectural et paysager du campus, l'ordonnancement originel du site

Bois Perrin : Les enjeux pour ce secteur visent à :

- Créer une offre de logements,
- Réhabiliter le patrimoine hospitalier,
- Ouvrir le site aux secteurs avoisinants, notamment au nord vers le campus Beaulieu,
- Créer une ambiance "Ville-Parc" au sud en accroche sur le boulevard de Vitré,
- Créer des espaces verts de proximité,
- Travailler les liaisons vers le campus Beaulieu au nord, l'avenue Général Leclerc au sud et les porosités possibles avec les équipements du Centre Hospitalier Guillaume Régnier (CHGR) à l'est,
- Mettre en relation le projet avec le ruisseau de la Piletière par la création de cheminements piétons/cycles.

Vocation et programmation

Campus universitaire de Beaulieu :

Les deux secteurs d'aménagements sont destinés majoritairement à une vocation d'habitat et d'hébergement.

Le rapprochement et la mise en synergie des différentes entités du campus de Beaulieu, des grandes écoles et de la technopole Atalante au nord-est pourraient se traduire par des liaisons physiques et des équipements mutualisés en lien avec les besoins émergents.

La trame paysagère que forme la Croix Verte, élément structurant du site, se verra confortée et valorisée.

Mixité fonctionnelle :

Une programmation d'activité de service ou d'équipements universitaire ou hybride pourra être développée tout en garantissant une vocation principale aux logements à l'échelle du site opérationnel.

Les rez-de-chaussée des constructions le long des espaces publics et de voiries structurants pourront accueillir des activités et des services qui participent à l'animation des rues.

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. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH pour les 2 secteurs d'aménagement identifiés.

Densité attendue :

Sur le secteur Nord-Ouest, le projet devra respecter une surface de plancher maximale de 52 000m².

Sur le secteur sud "Porte de Beaulieu", le projet devra respecter une surface de plancher maximale de 28 000m².

Bois Perrin :

Le secteur accueillera essentiellement des logements. Leur typologie sera diversifiée afin d'atteindre les objectifs de mixité sociale définis dans le Programme Local de l'Habitat.

Des services tels une crèche pourront également trouver place sur le site dont l'usage sera partagé avec l'établissement hospitalier.

Un square de quartier offrant des usages récréatifs figurera sur la partie nord du site et sera accessible depuis le boulevard de Vitré.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Campus universitaire de Beaulieu : Les aménagements à venir respecteront l'ordonnancement initial conçu par Louis Arretche. Les nouvelles constructions ou extensions respecteront les perspectives nord/sud et est/ouest ainsi que les axes de composition défini dans la conception d'origine du site universitaire.

Sur le secteur Nord-Ouest :

Le site développera un maillage de voies secondaires support d'organisation des nouvelles constructions. Cette trame assurera le découpage du foncier sous forme de larges îlots d'environ 100m.

L'allée Jules Noël sera conservée dans son tracé actuel comme voie structurante et de desserte du nouveau secteur urbanisé et du site universitaire.

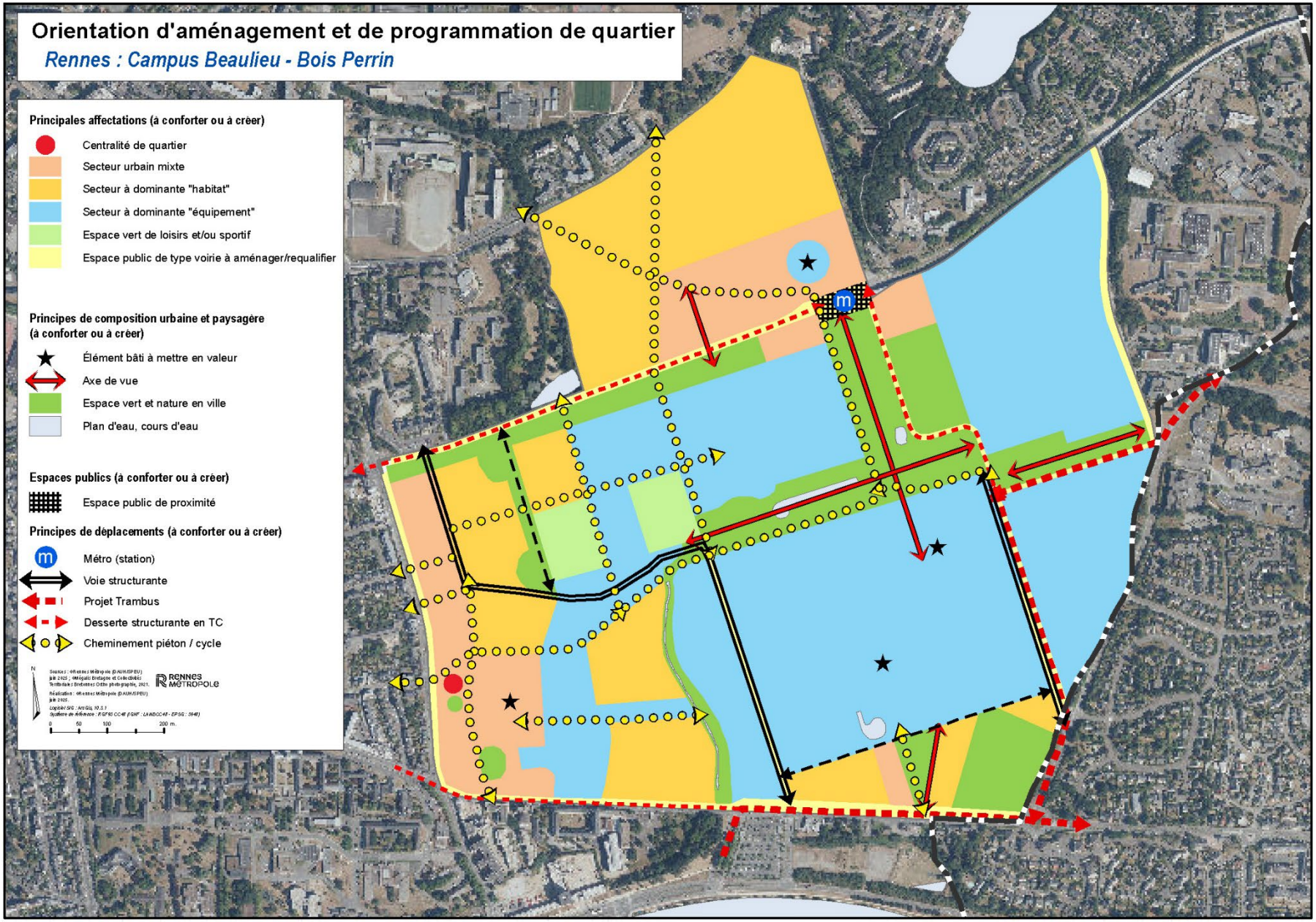
La préservation des espaces boisés est aussi à rechercher, notamment les arbres de collections existants comme ceux plantés à l'occasion de la réalisation du métro.

En prolongeant la morphologie des quartiers voisins du boulevard de Vitré et en s'inscrivant dans la trame universitaire le nouveau quartier recherchera une synthèse et une jonction entre 2 parties de ville aujourd'hui adossées. Le nouveau quartier poursuivra les qualités et l'échelle de constructions des faubourgs du boulevard de Vitré.

Ainsi, les constructions adressées sur l'avenue Charles Foulon constitueront un front bâti rythmés par la trame viaire et paysagère développée.

La hauteur des constructions sera limitée au R+5. Il sera cependant admis des constructions plus hautes jusqu'à une hauteur maximale à R+8 sur l'avenue Professeur Charles Foulon.

Une mixité des échelles des constructions sera recherchée dans les îlots. Cette production de formes urbaines variées participera à développer des typologies différenciées et ainsi à différentes modes d'habitat.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Campus Beaulieu - Bois Perrin
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Centralité de quartier
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante "habitat"
Secteur à dominante "équipement"
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Élément bâti à mettre en valeur
Axe de vue
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Espaces publics (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Métro (station)
Voie structurante
Projet Trambus
Desserte structurante en TC
Cheminement piéton / cycle
RENNES MÉTROPOLE
0 50 100 200 m.

Des perméabilités entre le site et le boulevard de Vitré seront assurées et des liaisons vers les secteurs voisins seront facilitées.

Sur le secteur Sud "Porte de Beaulieu" :

Consacrant la nouvelle entrée du campus à l'intersection de l'allée Jean Perrin l'urbanisation du coteau devra rechercher une emprise au sol limitée afin d'avoir une bonne perméabilité, visuelle et naturelle, avec le domaine universitaire depuis l'avenue.

Les futurs bâtiments seront construits dans une discontinuité d'alignement sur la voie au nord, de manière à dégager les vues et l'ensoleillement des bâtiments universitaires existants Ils profiteront de la double adresse des parcelles traversantes.

Les hauteurs seront variables mais plafonnées au R+12. À l'articulation entre les axes majeurs du quartier, les constructions devront faire figure de repère urbain avec une construction plus haute que les autres.

Bois Perrin : La composition à venir respectera la trame existante :

- La partie nord du secteur, plus bâtie, s'agencera autour d'un plan orthogonal,
- La trame verte de la partie sud du secteur sera en majeure partie préservée. Ce nouveau parc urbain, ouvert à tous, accueillera des petits ilots bâtis et se structurera autour de la maison de la Piletière, au centre,
- Des voiries et cheminements seront créés. Ils participeront à l'ouverture du secteur, à l'articulation avec le boulevard de Vitré et permettront d'assurer la desserte au sein du site. Les traversées nord / sud conçues pour les piétons et cyclistes seront facilitées.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

Campus universitaire de Beaulieu : Le site se caractérise par des limites marquées avec les quartiers environnants, une faible densité et des potentialités paysagères qualitatives.

Des perméabilités entre le site et le boulevard de Vitré seront assurées et des liaisons vers les secteurs voisins seront facilitées.

Le campus de Beaulieu constituera ainsi une pièce essentielle dans le faisceau vert reliant le parc des Gayeulles et le nouveau quartier de Baud-Chardonnet. Celui-ci intègrera la valorisation du ruisseau de la Piletière.

Bois Perrin : Les porosités entre la trame verte du site Bois Perrin et le campus Beaulieu seront mises en œuvre. Une liaison douce vers le ruisseau de la Piletière est à prévoir.

Toutefois, en raison des spécificités relatives aux fonctions du CHGR, les perméabilités du secteur sur la frange est seront considérées de manière particulière.

3/ Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

Campus universitaire de Beaulieu : La trame paysagère que forme la Croix Verte, élément structurant du site, se verra confortée et qualifiée dans ses usages et compositions paysagères. Elle représente un potentiel majeur pour une mise en valeur de l'environnement du campus. Le ruisseau de la Piletière, aujourd'hui busé, pourrait être révélé.

Elle pourra notamment accueillir des aménagements et cheminements piéton et cycle. Cet espace pourra également être investi par des usages liés à l'arrivée du métro et à l'animation du cœur de campus. Les aménagements seront étudiés pour assurer la préservation de ses qualités environnementales.

Cette trame verte sur sa partie nord-sud intègre des parkings existants à l'est de l'allée de Beaulieu de manière à lui donner une épaisseur correspondant à l'échelle du site Beaulieu et répondant aux continuités paysagères et environnementales et aux lieux de rafraîchissement à développer.

Ce site fait l'objet d'aménagements dans le cadre des mesures compensatoires de la ligne b du métro.

Les projets d'aménagement sur les 2 secteurs devront participer de la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre. A ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées autant que possible dans l'emprise des constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Les espaces végétalisés couplés au traversées piétonne devront permettre de favoriser les circulation d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux et leur rapport aux avoisinants seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de la biodiversité. Dans cet objectif, la coulée verte sera aménagée en pleine terre.

Sur le secteur Sud Porte de Beaulieu : Un dispositif paysager ouvert sera recherché pour mettre en évidence la situation de bas de coteau et proche Vilaine et préserver des perméabilités vers le campus de Beaulieu et vers la Vilaine.

Bois Perrin : La présence du parc et la qualité de certains arbres constituent un véritable atout pour le secteur. Il conviendra de l'ouvrir au public tout en conservant sa nature. La valorisation du ruisseau de la Piletière à l'est de l'hôpital, aujourd'hui peu visible est à réaliser dans le cadre de la trame verte et bleue du projet urbain.

4/ Qualité des constructions

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

Campus universitaire de Beaulieu : Le campus de Beaulieu comprend plusieurs bâtiments dont la qualité architecturale et patrimoniale est avérée: la faculté au sud, la bibliothèque, le restaurant universitaire "L'Etoile" conçu par Georges Maillols. Sa réhabilitation tiendra compte de cette dimension patrimoniale. De même les nouveaux bâtiments s'inscriront dans la trame existante.

Les implantations des bâtiments prendront en compte le référentiel bas carbone et notamment le taux d'ensoleillement des logements.

Bois Perrin : La conservation du patrimoine existant sera assurée. Les nouvelles constructions respecteront la cohérence de la composition urbaine d'origine et mettront en valeur les bâtiments historiques.

Le secteur est desservi par un réseau de chaleur.

5/ Risques et nuisances

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

Bois Perrin : Une étude relative à l'état des sols est en cours en lien avec la création d'une Zone d'Aménagement Concerté.

6/ Mobilités

Accès automobile au secteur et Voies structurantes :

Campus universitaire de Beaulieu : Les développements et aménagements à venir devront prendre en compte les nouveaux comportements de mobilité ainsi que la maîtrise des couts énergétiques : La desserte du site en transport en commun sera améliorée, la place accordée au transit automobile sera moins importante.

Bois Perrin : La rue du Bois Perrin est aujourd'hui en impasse. La voirie sera repensée à l'échelle du projet pour concilier le désenclavement du secteur, son accroche au boulevard de Vitré et ses dessertes apaisées avec les différents programmes de construction.

Desserte en transports collectifs

Campus universitaire de Beaulieu : Mieux desservi en transport en commun, le site bénéficie notamment de la ligne b du métro sur 2 stations Vitré et Beaulieu. La station Beaulieu Université s'ouvrira sur un parvis permettant une meilleure desserte des différentes entités universitaires.

Le réseau de lignes de bus sera renforcé au sein du campus et conforté sur ses pourtours. L'axe Est/Ouest de transport en commun en site propre de type Trambus permettra également de rejoindre le centre-ville par le sud du campus.

Desserte par les modes actifs

Campus universitaire de Beaulieu : La lisibilité des différents pôles universitaires et leur accessibilité seront également facilitées par le renforcement de cheminements piéton / cycle respectant la trame existante, s'appuyant notamment sur la trame paysagère de la croix verte. Le site sera connecté au réseau express vélo.

Sur chacun des secteurs Nord-Ouest et Porte de Beaulieu développés, le maillage piétons-cycles sera particulièrement étudié et développé en interface avec les liaisons existantes et structurantes aux abords sur le campus et les quartiers environnants.

Bois Perrin : Le site sera le support de dessertes douces vers les secteurs environnants.

7/ Servitudes

Voir annexes

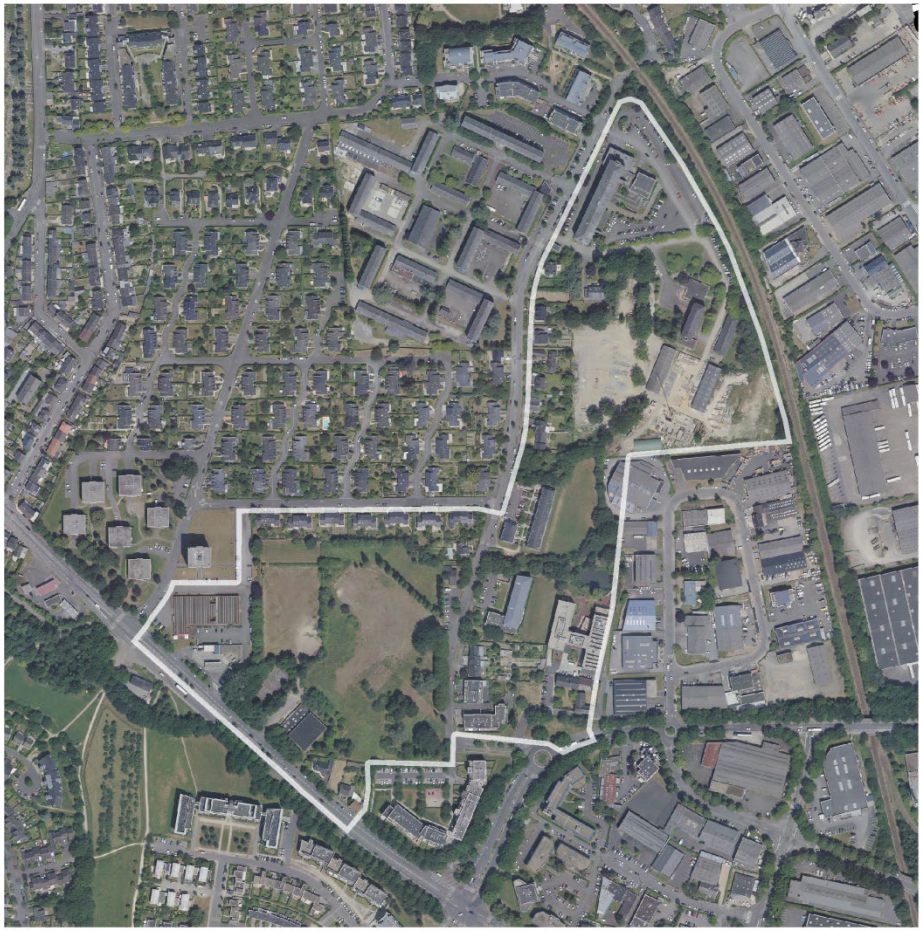
Conditions de réalisation

Les secteurs d'urbanisation Nord-Ouest et sud "Porte de Beaulieu" sur le campus de Beaulieu Il devront réaliser l'aménagement de chacun des secteurs en une seule opération d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations, elles devront garantir la cohérence d'ensemble su site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

Sur ces mêmes secteurs, 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. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

Le site du Bois Perrin sera aménagé par le biais d'une Zone d'Aménagement Concerté.

10. Haut-Sancé





Description du site

Situé dans le quart sud-est de la ville de Rennes, cette OAP couvre les secteurs du Haut-Sancé et du Noyer. Le secteur Haut-Sancé se structure autour de l'entrée de ville que forme la rue de Châteaugiron.

Une partie du secteur est concernée par la ZAC du Haut-Sancé, en cours de programmation (crée sous le nom de ZAC Châteaugiron-Landry). Les pourtours du secteur ont récemment fait l'objet de deux opérations d'aménagement : les ZAC Poterie et Francisco Ferrer ont traité en priorité les emprises disponibles entre les faubourgs.

Il intègre aussi les abords Est de l'avenue du Haut-Sancé.

Superficie

Superficie globale du secteur couvert par l'OAP : 17 ha

Occupation / usages actuels

Le long de la rue de Chateaugiron, l'espace public et la nature du bâti disparate ne répondent pas au potentiel que constitue cet axe structurant.

La ZAC du Haut-Sancé est structurée autour du pôle formé par le centre commercial du Landry, le complexe sportif du Haut-Sancé ainsi que le terrain anciennement occupé par l'École Régionale d'Enseignement Adapté désormais relocalisée sur le quartier de Bréquigny. L'attractivité de ces derniers est freinée par des structures vieillissantes, un manque d'animation et de dynamisme.

Quant au secteur situé à l'est de l'avenue du Haut-Sancé, il comprend également des emprises occupées par le centre de formation AFPA, des logements et un EHPAD. Les différentes entités sont peu reliées entre elles. Il en est de même avec les secteurs avoisinants.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 5 : " La traversée entre les Gayeulles à la Poterie à créer "**

- Conforter une offre de logements respectant les objectifs de mixité sociale définis par le PLH,
- Prévoir une polarité commerciale en accroche de la rue de Châteaugiron,
- Conforter les connexions vertes,
- Structuration des différents îlots,
- Créer ou conforter les liens entre les grandes entités et les secteurs avoisinants,
- Enjeux d'optimisation foncière du site de l'AFPA,
- Recréer une potentielle liaison nord-sud.

Vocation et programmation

- Développer l'offre de logements en lien avec le Programme Local de l'Habitat,
- Accompagner la recomposition programmatique de la polarité de quartier en lien avec les commerces en place,
- Renforcer la liaison avec le parc du Landry,
- Accompagner la requalification de l'avenue du Haut-Sancé du secteur et de ses franges.

Composition urbaine

- Créer un nouveau lieu de centralité de quartier,
- Développer des morphologies plus diversifiées,
- Recomposer la rive est de l'avenue du Haut-Sancé en réorganisant le parcellaire.

1/ Formes urbaines

Ce site fera l'objet d'une composition urbaine d'ensemble autour de la nouvelle polarité et de nouvelles formes urbaines.

La hauteur de construction se décline selon la progression suivante :

- Le lot situé au nord de la ZAC du Haut-Sancé, en continuité avec le tissu pavillonnaire existant, privilégiera une forme d'habitat intermédiaire avec des hauteurs à R+1 voir ponctuellement à R+2 ;
- Aux abords de la polarité de quartier et de la rue de Chateaugiron un seul immeuble d'une hauteur de R+9.
- Dans le reste de l'opération, une hauteur maximale de R+7.

2/ Traitement des lisières et des espaces ouverts

- Articulation des constructions avec la trame pavillonnaire au nord,
- Façade urbaine en bordure de la rue de Chateaugiron et connexion avec le Parc du Landry,
- Mise en relation des ilots à l'Est de l'avenue du Haut-Sancé avec les secteurs d'activités contigus au Nord et avec le secteur du Noyer.

3/ Qualité environnementale, qualité des constructions et prévention des risques

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

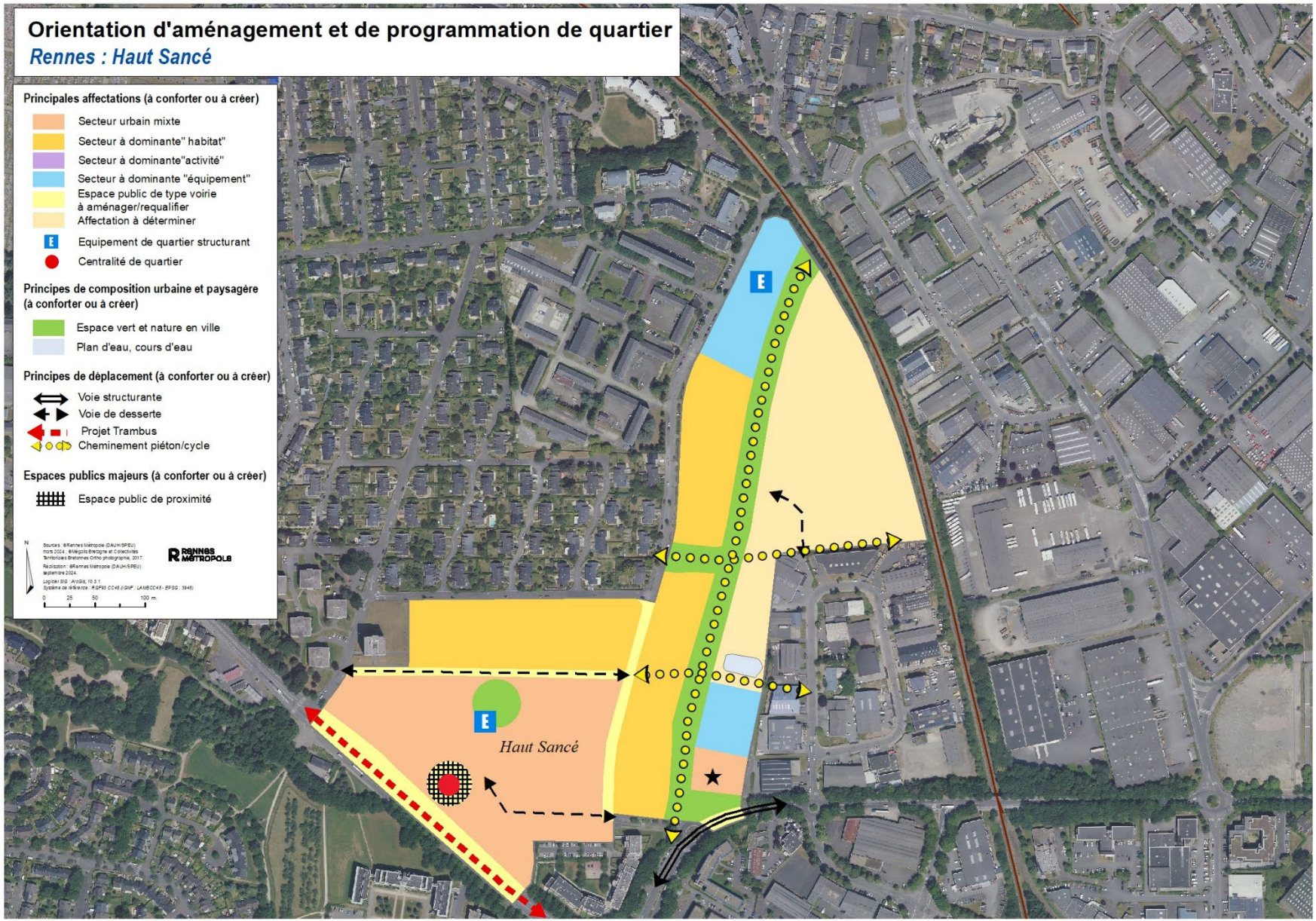
- Traitement des îlots résidentiels permettant la mise en place d'une dimension paysagère,
- Réalisation d'un programme de logements passifs sur un îlot,
- À l'est de l'avenue du Haut-Sancé, les perspectives de mutations foncières importantes peuvent favoriser la mise en place d'espaces plus ouverts qualifiant la végétation existante avec une organisation d'un bâti plus structurante et plus qualitative.

4/ Risques, nuisances et servitudes / Santé

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

Études en cours en lien avec la constitution du dossier de réalisation de la ZAC du Haut-Sancé intégrant dans son périmètre opérationnel une station-service.

Servitudes : Voir annexes


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Haut Sancé
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain mixte
Secteur à dominante" habitat"
Secteur à dominante"activité"
Secteur à dominante "équipement"
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Affectation à déterminer
Equipement de quartier structurant
Centralité de quartier
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Espace vert et nature en ville
Plan d'eau, cours d'eau
Principes de déplacement (à conforter ou à créer)
Voie structurante
Voie de desserte
Projet Trambus
Cheminement piéton/cycle
Espaces publics majeurs (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
Haut Sancé

5/ Mobilités

La desserte en transport en commun est assurée en bordure de la rue de Châteaugiron et rue du Bignon.

Le site sera desservi par un réseau de voie apaisée. La rue de Chateaugiron sera restructurée pour faciliter les relations avec le parc du Landry.

Des cheminements doux seront créés pour irriguer l'opération la reliant aux secteurs avoisinants.

Des liaisons piétons cycles seront à développer dans le secteur. À l'Est de l'avenue du Haut-Sancé, la mise en relation avec le nord de l'Ecopôle sud est et au sud vers le secteur du Noyer sont à envisager.

Conditions de réalisation

L'aménagement du secteur Haut-Sancé se fera par le biais d'une Zone d'Aménagement Concerté (déjà créée).

11. Atalante Champeaux- Bobierre



Description du site

Située en entrée de ville, à l'Ouest de Rennes, le site s'inscrit sur la partie nord-est de la zone d'activité Atalante Champeaux et à proximité de l'Institut Agro-Campus.

Le site est bordé au nord par la rue de Vezin et à l'est par la rue Saint-Brieuc, il représente la partie sud du carrefour rue de Saint-Brieuc et rue de Vezin.

La rue de Saint-brieuc est un axe de renouvellement urbain allant de l'entrée de ville au centre-ville qui se restructure au fur et à mesure par la réalisation d'immeuble collectifs constituant un front bâti à l'échelle de cet axe.

Superficie

Environ 1,7 hectares

Occupation / usages actuels

Le site accueille essentiellement des activités tertiaires, des locaux administratif et quelques hébergements. Un espace public arboré est présent sur la frange sud du carrefour.

Enjeux / objectifs

Ce site représente un potentiel de renouvellement urbain participant à répondre au besoin de création de nouveaux logements et participera à développer une mixité programmatique du secteur monofonctionnel et à sa densification. Le projet proposera :

- Une offre diversifiée de logements et d'hébergements
- Des rez-de chaussée actifs par l'intégration d'activités et de services
- Des espaces paysagers de qualité participant du cadre de vie

L'objectif du projet sera de restructurer ce secteur "rotule" et de le connecter plus amplement au quartier de Villejean notamment en développant des principes urbains suivants :

- Prendre en compte les géométries urbaines et tracés existants contrastées de la zone d'activité Ouest et de l'institut Agro-campus.
- Profiter de cette situation entre faubourg et ZA pour permettre à la figure très composée de la ZAC de venir s'inscrire dans les continuités de la ville, plus comme un quartier.
- Recomposer la frange urbaine sud de la rue de Saint-Brieuc en prenant en compte les différentes formes urbaines voisines du carrefour (points singuliers) et en s'appuyant sur la trame existante.
- Assurer la transition urbaine avec l'institut Agro-campus dont un bâtiment constitue un Monument Historique.
- Renforcer la trame paysagère existante et les liens entre les espaces verts du quartier de Villejean, du secteur Atalante Champeaux et du site de l'Institut Agro Campus.
- Développer un maillage piéton-cycles connectant le site à la zone d'activité Ouest et à l'institut Agro et facilitant les liaisons douces.

Vocation et programmation

Vocation :

Le site est destiné majoritairement à de l'habitat et de l'hébergement avec également une partie activités/services à rez-de-chaussée afin de favoriser la mixité fonctionnelle du secteur.

Mixité fonctionnelle :

Une programmation de bureaux pourra être développée tout en garantissant une vocation principale aux logements à l'échelle du site opérationnel.

La surélévation/extension de l'immeuble existant de bureau sur la rue de Vezin sera étudiée.

Les rez-de-chaussée des constructions le long des espaces publics accueilleront des activités et des services qui participeront à l'animation des rues ou seront travaillées en réversibilité de ces rez-de-chaussée.

Mixité sociale :

Les programmations de logements et hébergements 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. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

Densité attendue :

Le projet devra respecter une surface de plancher de l'ordre de 27 000m² de logements créées et une surface de plancher maximale de 4000m² de tertiaires et activités de service.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Ce site s'organise le long d'une coulée verte qui s'étendra de la rue de Saint-Brieuc vers les espaces verts de l'institut agro campus présents sur la rive sud de la voie ferrée. Cette pièce paysagère constituera des espaces structurants faisant le lien entre le quartier de Villejean et ce secteur de la Zone d'Activité Ouest. L'opération d'aménagement fera l'objet d'une composition urbaine d'ensemble autour de cette coulée verte. Les constructions s'organiseront autour d'un cœur d'îlot vert selon un principe d'îlots orthonormés en accroche à la trame existante.

Le projet s'attachera à développer des épannelages variés en fonction du contexte urbain, à savoir :

- Sur la frange nord, en premier plan, le long de la rue de Vezin et Saint-Brieuc :
  - Un front bâti en recul par rapport aux voies et en accroche avec les immeubles tertiaires de la rue de Vezin devra être respecté pour constituer un socle de constructions de premier plan.
  - Les constructions respecteront des hauteurs de l'ordre de R+5.
- En second plan au sein de la zone d'activité Ouest :
  - Le projet devra assurer un système d'îlots ouverts, orthonormés nord-sud, est-ouest;
  - Les constructions respecteront des hauteurs de l'ordre de R+9 ;
  - Deux émergences ponctuelles pourront se développer à des hauteurs pouvant aller jusqu'à R+17maximum ; leurs positionnements prendront en compte les ombres portées sur des constructions voisines.

Des liaisons piétonnes est-ouest seront aménagées depuis la Zone d'Activités Atalante Champeaux vers la coulée verte afin de permettre la traversée des ilots construits. Les perméabilités ainsi créées assureront la connexion des îlots aux tissus de la ZA.

2/ Traitement des lisières

Des alignements d'arbres accompagneront les voies piétons cycles créées sur les liaisons est-ouest notamment.

L'espace public planté sur le carrefour devra être intégré à la réflexion paysagère globale du site et pourra être réorganisé dans une cohérence paysagère d'ensemble.

Les espaces libres créés par le recul des constructions sur voie devront être traités pour participer à l'insertion urbaine des constructions et à la qualité paysagère des rues.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le projet devra participer de la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre. A ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées autant que possible dans l'emprise des constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Les espaces végétalisés couplés au traversées piétonne devront permettre de favoriser les circulation d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux et leur rapport aux avoisinants seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de la biodiversité. Dans cet objectif, la coulée verte sera aménagée en pleine terre.

Qualité des constructions :

L'immeuble de bureau existant rue de Vezin présente des caractéristiques techniques qui permettent d'envisager sa surélévation. Le projet recherchera à valoriser ce patrimoine en le préservant tout ou partiellement.

Les constructions de programmes de bureaux seront développées en assurant leur réversibilité vers du logement. Ainsi, il s'agira de préciser les trames constructives et d'étudier finement l'emplacement des réseaux.

Les implantations des bâtiments prendront en compte le référentiel bas carbone et notamment le taux d'ensoleillement des logements.

Risques et nuisances :

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

L'état des sols résultant des anciennes activités devra assurer des conditions suffisantes avec son futur usage d'habitation.

Les nuisances sonores liées aux infrastructures proches seront prises en compte dans la réalisation des constructions.

Servitudes : voir annexes PLUi dont :

- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des lignes électriques aériennes et/ou souterraines de distribution, (hta - moyenne tension), (générateur) (I4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 3 (largeur : 100m)
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 4 (largeur : 30m).

4/ Mobilité

Accès automobile :

L'accès principal au terrain sera réalisé depuis les voies existantes de la zone d'activité Ouest.

Seules les constructions développées le long de la rue de Saint-Brieuc proche de l'institut agronomique seront desservies par un accès spécifique à étudier depuis la rue de Saint-Brieuc.

Desserte en transports collectifs :

Le terrain est desservi à proximité par une ligne de bus le long de la rue de Vezin, la zone d'activité Ouest et par un chronostar C4 le long de la rue de Brest;

La ligne de trambus T1 assurera une desserte de transports collectifs performante le long de la rue Jean Baptiste de la Salle.

La station de métro Villejean-Kennedy (ligne a) est situé à environ 600 m du site.

Desserte pour les modes actifs :

Le réseau express vélo dessert le site depuis la rue de Vezin, reliant la commune de Vezin-le-Coquet au centre-ville de Rennes.

Stationnement :

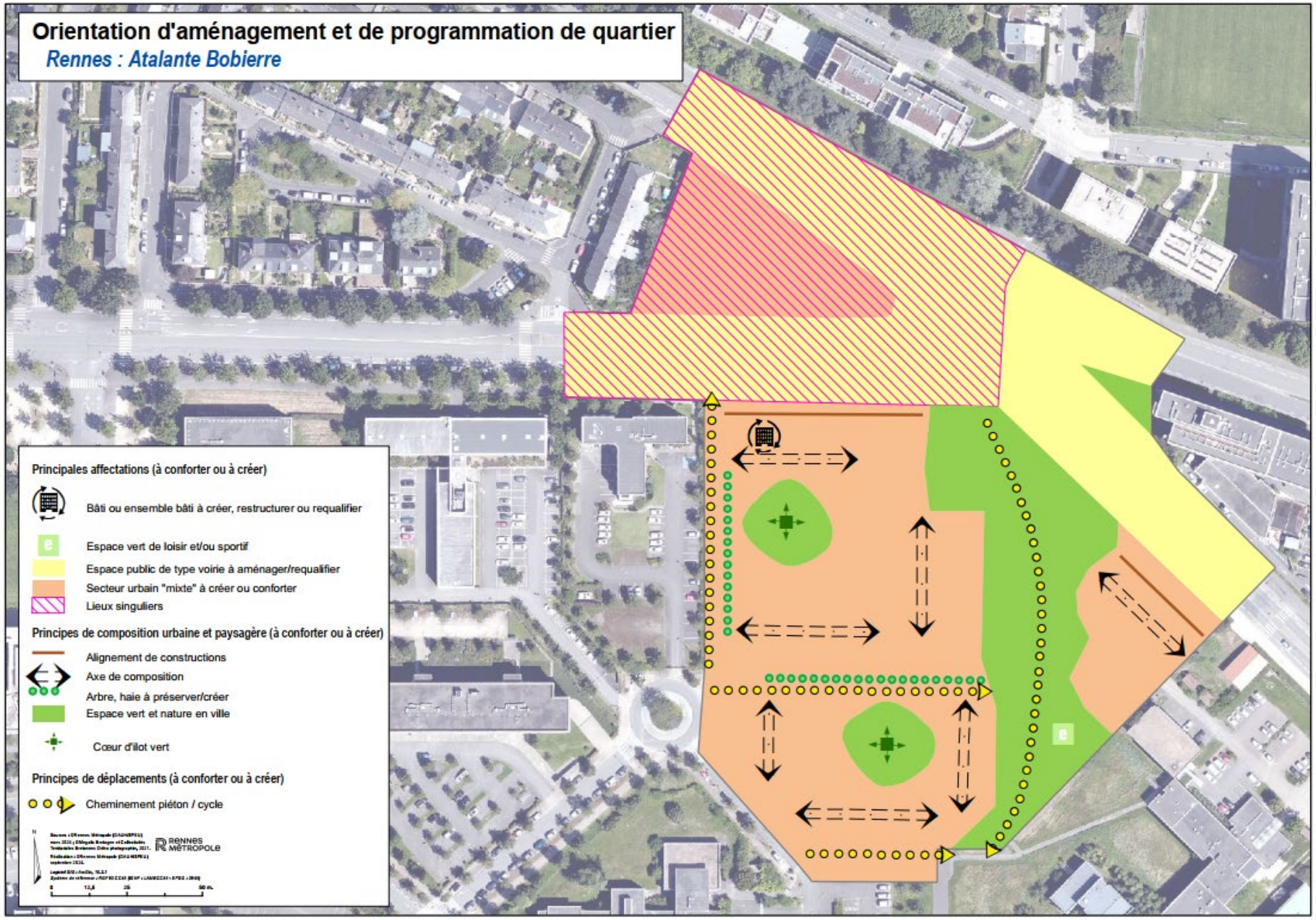
L'offre actuelle de stationnement public n'est pas impactée par le projet. Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération ou à proximité. La mutualisation et le foisonnement des stationnements sont à privilégier pour garantir un faible impact carbone de l'opération et répondre aux enjeux de transition énergétique.

Condition de réalisation

Il sera privilégié la réalisation de l'aménagement en une seule opération d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations, elles devront garantir la cohérence d'ensemble su site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Atalante Bobierre
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier
Espace vert de loisir et/ou sportif
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Lieux singuliers
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Alignement de constructions
Axe de composition
Arbre, haie à préserver/créer
Espace vert et nature en ville
Cœur d'îlot vert
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton / cycle
RENNES MÉTROPOLE

12. Boulevard Voltaire



Description du site

Le site est bordé au nord par le boulevard Voltaire et à l'ouest par la rue Monselet.

Le boulevard Voltaire est un axe de renouvellement urbain qui se restructure au fur et à mesure par la réalisation d'immeuble collectifs constituant un front bâti à l'échelle de cet axe structurant.

La rue Monselet est une voie en impasse desservant un ilot pavillonnaire. De même le sud et le retour à l'est du terrain sont limitrophes d'ilots pavillonnaires.

Superficie

Environ 1,5 hectare

Occupation / usages actuels

Le site est actuellement occupé par un ensemble de bureaux et de locaux techniques associés au site industriel d'électricité et de gaz situé au nord du boulevard voltaire. Le terrain est très largement imperméabilisé tant par des constructions que des aires de stationnement.

Quelques espaces végétalisés sont présents, plutôt périphérie et en faible proportion. On note toutefois un alignement d'arbre au début de la rue Monselet, longeant l'immeuble de bureaux.

Enjeux / objectifs

Ancienne friche industrielle, ce site représente un potentiel de renouvellement urbain participant à répondre au besoin de création de nouveau logements.

Les enjeux sont de :

- Proposer une offre diversifiée de logements,
- Réhabiliter un site patrimonial industriel en proposant de nouveaux usages,

L'objectif du projet sera de reconnecter ce secteur au quartier notamment en développant des principes urbains suivants :

- Recomposer le front urbain du boulevard Voltaire
- Assurer la transition avec les tissus pavillonnaires
- Développer un maillage piéton connectant le site au quartier et facilitant les liaisons douces.

Assurer la dépollution du site lié à la présence d'une ancienne usine à gaz

Vocation et programmation

Vocation :

Le site est destiné majoritairement à de l'habitat et de l'hébergement avec également une partie bureau résultante de la vocation actuelle.

Mixité fonctionnelle :

L'opération portera sur la réalisation d'habitats ainsi qu'une part de bureaux.

Mixité sociale :

Les programmations de logements sont réparties dans le cadre de la mise en œuvre d'une convention des objectifs du PLH.

Densité attendue :

L'ensemble du projet (hors bureaux existants) devra respecter une surface de plancher maximale de l'ordre de 15 500m² créées.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Ce site fera l'objet d'une composition urbaine et paysagère d'ensemble intégrant le bâtiment de bureaux existant conservé. Le projet s'articulera autour de deux cœurs d'îlots verts nord et sud qui constitueront des pièces paysagères structurantes support d'organisation des nouvelles constructions.

Les clôtures intégrées à l'opération devront garantir la cohérence de la composition paysagère du site, la continuité des espaces verts et leurs aménités.

Elles devront ainsi participer, tant par leur composition que par leurs matériaux, à la qualité et la mise en valeur paysagère du site. Elles devront assurer les continuités piétonnes et les liaisons entre les différentes îlots verts structurants.

Le projet s'attachera à développer des épannelages variés en fonction du contexte urbain, à savoir :

Au nord du site :

- Un front bâti en cohérence avec les immeubles collectifs du boulevard Voltaire et la perspective de la rue Jules Vallès.
- Les constructions respecteront des hauteurs de l'ordre de R+6, avec une émergence ponctuelle jusqu'à R+9 maximum prenant en compte le raccordement aux constructions voisines du boulevard Voltaire.
- Une percée visuelle sera créée depuis le boulevard Voltaire vers le cœur d'ilot paysager nord.

À l'ouest du site,

- Le projet devra assurer la transition avec les tissus pavillonnaires en vis à vis
- Les constructions respecteront des hauteurs le long de la rue Monselet de l'ordre de R+4
- Un recul des constructions par rapport à la voie, de l'ordre de 5 m, devra être respecté en cohérence avec l'implantation du bâtiment de bureaux existant.

Au sud du site,

- Les constructions en frange Sud de l'îlot devront respecter des hauteurs maximales de R+6 tout en intégrant des épannelages variés pour prendre en compte la transition avec les tissus pavillonnaires voisins.

À l'est du site,

- Les constructions respecteront des hauteurs sur la frange Est de l'îlot jusqu'à R+7 maximum.

Des liaisons piétonnes seront aménagées afin de permettre la traversée du site dans son axe nord/sud, depuis le boulevard Voltaire vers la rue Yann Dargent, et dans son axe est/ouest, depuis la rue Monselet vers la rue André Percerou. Les perméabilités ainsi créées assureront la connexion entre les îlots verts de l'opération et ceux aux tissus avoisinants.

2/ Traitement des lisières

L'alignement d'arbre présent sur le début de la rue Monselet sera préservé et prolongé sur l'ensemble de la rue afin de créer une lisière végétale en vis à vis des maisons. Cet alignement sera adapté au besoin pour permettre la création d'accès automobiles et piétons du site.

La partie sud du terrain fera l'objet d'un traitement végétal afin de créer un écran vert par rapport au fond des jardins de la rue Yann Dargent.

L'est du terrain impacté par la zone inondable devra faire l'objet d'un traitement naturel assurant la perméabilité du sol. Il sera accompagné d'espaces végétalisés permettant de faire la couture avec les jardins des maisons riveraines. Dans ce contexte, les stationnements aériens sur ce secteur devront être particulièrement étudiés et adaptés pour préserver la perméabilité des sols.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le projet devra participer de la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre. A ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées dans l'emprise des nouvelles constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Un nombre limité de stationnements pourra toutefois être réalisés en aérien pour les logements en partie sud-est du terrain ainsi que pour les besoins des bureaux existants conservés, en pied sud du bâtiment. Ces stationnements devront faire l'objet d'un traitement de sol perméable (pavés engazonnés ou autres) et d'une conception largement végétalisée afin de limiter au maximum leurs impacts et perception visuelle. Ils devront s'inscrire dans la continuité paysagère des îlots verts de l'opération. Une vigilance sera également apportée aux abords des continuités piétonnes qui devront faire l'objet d'un accompagnement végétal permettant de qualifier ces cheminements dans un cadre doux et apaisé et d'assurer une bonne transition avec les espaces du site.

Les espaces végétalisés couplés aux traversées piétonnes devront permettre de favoriser les circulations d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux et leur rapport aux avoisinants seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de la biodiversité, à un paysage de qualité et qu'ils soient pour la plupart accessibles aux habitants du site avec un usage approprié.

Dans cet objectif, les espaces paysagers nord et sud seront essentiellement aménagée en pleine terre pour assurer le bon développement des plantations et différentes strates arbustives seront aménagées.

Qualité des constructions :

L'immeuble de bureau existant présente des caractéristiques techniques qui permettent d'envisager sa surélévation. Le projet devra donc rechercher à valoriser ce patrimoine en le préservant au moins partiellement de manière compatible avec l'objectif de création des cœurs d'îlots verts nord et sud.

Risques et nuisances :

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

Plusieurs facteurs sont à prendre en compte dans la mise en œuvre du projet :

- Certains secteurs se trouvent en zones inondables, le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) concernant la frange sud-est de l'îlot.
- L'état des sols lié aux activités industrielles antérieures et existantes sur le site suppose de conduire des études de pollution des sols. La dépollution du terrain issue de l'ancienne usine à gaz devra être assurée dans des conditions suffisantes à garantir la compatibilité du site avec son futur usage d'habitation.

Servitudes : voir annexes PLUi dont :

- Terrain concerné par un périmètre d'application d'un Plan de Prévention des Risques d'inondation indiqué au règlement graphique du PLUi (plan de zonage).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).
- Ouvrage technique (puit) de la ligne a du métro
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 2 (largeur : 250m depuis l'axe de la voie ferrée)
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 3 (largeur : 100m depuis l'axe du boulevard Voltaire)

4/ Mobilité

Accès automobile :

Les accès principaux au terrains se feront par la rue Monselet où existent déjà des accès au site.

Desserte en transports collectifs :

Le terrain est desservi à proximité par une ligne de bus (rue Yann d'Argent) qui sera accessible via une liaison piétonne par la rue Percerou.

La station de métro Mabilais (ligne b) est situé à environ 700 m du site. Les contraintes d'ouvrage métro présent sur l'espace public au droit du site devront être prise en compte.

Desserte pour les modes actifs :

Une piste cyclable est présente le long du site depuis le boulevard Voltaire

Stationnement :

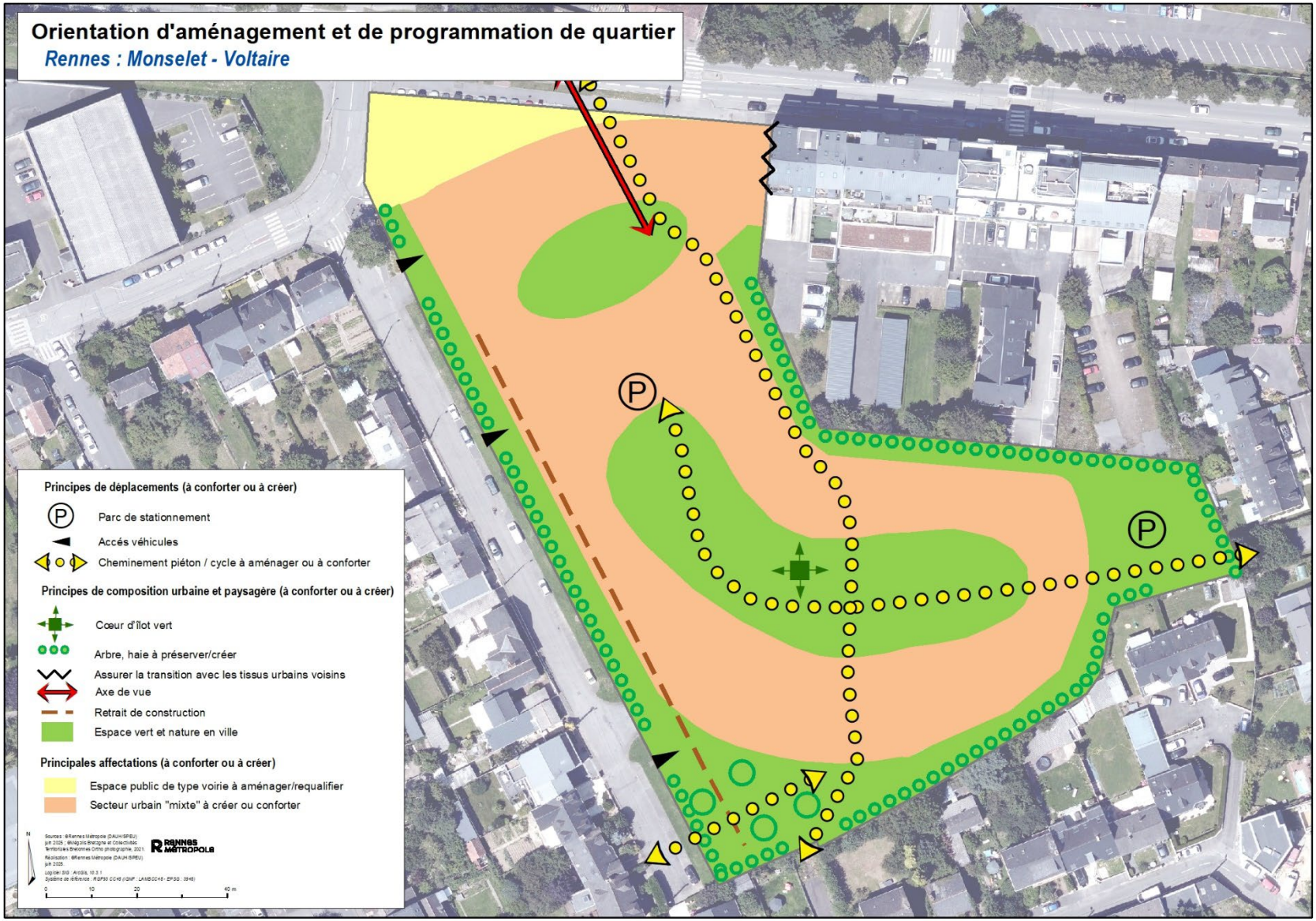
Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération.

Condition de réalisation

Il sera privilégié la réalisation de l'aménagement en une seule opération d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations elles devront garantir la cohérence d'ensemble su site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Monselet - Voltaire
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Parc de stationnement
Accès véhicules
Cheminement piéton / cycle à aménager ou à conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Cœur d'îlot vert
Arbre, haie à préserver/créer
Assurer la transition avec les tissus urbains voisins
Axe de vue
Retrait de construction
Espace vert et nature en ville
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
RENNES MÉTROPOLE
0 10 20 40 m

13. Croix Herpin



Description du site

Le site s'inscrit au nord de la ville, en limite de rocade, au sein d'un tissu pavillonnaire mixé à du logement collectif intermédiaire de type cité-jardin. Le secteur se site en transition entre le faubourg Antrain-Patton à l'est et le parc de la Tauvrais, en continuité de la coulée verte de Patton à l'ouest.

Le projet s'inscrit dans une logique d'îlot compris entre la rue secondaire de desserte de différents îlots de la cité-jardin, rue de la Croix Herpin à l'ouest, et les tissus faubouriens à l'est. Sur sa partie sud, le site débouche sur un espace public de retournement pour les bus.

Superficie

Environ 6 hectares

Occupation / usages actuels

Le site est actuellement occupé par un ensemble de 13 maisons individuelles à vocation sociale. Elles s'organisent autour d'une placette commune qui dessert chaque parcelle.

Un espace de stationnement visiteurs est présent sur la partie nord du site.

Cette organisation de lotissement en cul de sac est représentative des fonctionnements et principes urbaines mis en place dans ces secteurs dans les années 80.

La végétation est présente en périphérie du site, et au sein de chaque parcelle d'habitat.

Quelques arbres d'alignement sont présents le long de la rue de la croix Herpin.

Enjeux / objectifs

La vétusté de ces habitats a suscité l'intérêt d'une intervention du bailleur social pour étudier l'évolution de ce parc immobilier.

Ce site représente un potentiel de renouvellement urbain et de densification qui répond au besoin de création de nouveaux logements à l'échelle de la ville en cohérence avec les orientations du PLH, il s'agira de :

- Proposer une offre de logements participant du maintien de la population et de l'accueil de nouveaux habitants en cohérence avec les orientations du PLH.
- L'intégration de logements pour l'accueil de gens de voyage sera étudiée

Son évolution représente un enjeu de valorisation des qualités paysagères du secteur et de couture urbaine aux tissus environnants.

L'opération d'aménagement à développer devra répond aux enjeux urbains suivants :

- Développer un projet d'ensemble à l'échelle de l'îlot
- Restructurer l'îlot en favorisant des perméabilités aux tissus avoisinants et en garantissant une meilleure intégration au sein du quartier et à la coulée verte de Patton située au sud du site.

Les objectifs peuvent être formulés selon les principes urbains suivants :

- Assurer une transition avec les tissus de faubourgs à l'est par l'intégration d'un cœur d'îlot vert entre les nouvelles constructions et les tissus faubouriens.
- Maintenir un cadre paysager participant de la qualité d'habitat des lieux.

Vocation et programmation

Vocation :

Le site est destiné majoritairement à de l'habitat à vocation sociale et de l'habitat spécifique d'accueil de gens du voyage.

Mixité fonctionnelle :

Sans objet

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 :

Le projet tendra à respecter la densité minimale de 100 logements/hectares en cohérence avec les orientations du PLH.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Le site fera l'objet d'une composition urbaine d'ensemble autour d'un cœur d'îlot vert constituant un espace paysager de transition entre les tissus faubouriens et les nouvelles constructions. Cette pièce paysagère sera ainsi le support de l'organisation des nouvelles constructions et des mobilités douces.

L'implantation des bâtiments sera étudiée en fonction du contexte urbain et paysager définit. Les nouvelles constructions s'insèreront en transition et en accroche aux constructions existantes.

Le projet s'attachera à développer des épannelages variés en fonction du contexte urbain. Les hauteurs maximales à développées sont de l'ordre de R+3.

2/ Traitement des lisières

L'îlot s'inscrit au sein d'un tissu urbain mixte composé à l'ouest d'immeubles intermédiaires avec des cœurs d'îlots verts et au nord de maisons individuelles inscrit dans un écrin végétal.

Il s'agira de préserver cette ambiance paysagère dans le projet d'aménagement.

Une lisière végétale sera aménagée le long de la rue Croix Herpin pour accompagner l'ambiance de l'espace public.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le site fera l'objet d'une réflexion paysagère assurant la cohérence avec l'ambiance du quartier. Il sera accompagné d'espaces végétalisés permettant de faire la couture avec les tissus avoisinants. Ainsi, un espace vert sera intégré sur la partie est du site. Les franges ouest du site feront également l'objet d'un traitement paysager.

Les arbres existants de qualité feront l'objet d'une analyse phytosanitaire et leur préservation sera étudiée.

Le projet devra participer de la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre et perméables. À ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées dans l'emprise des constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Les espaces végétalisés couplés au traversées piétonne devront permettre de favoriser les circulation d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de la biodiversité encline à l'adaptation climatique.

Qualité des constructions :

Les constructions devront favorisées des logements double orientation pour une qualité d'usage et assurer le confort d'été.

Les constructions devront respecter les normes environnementales en vigueur et notamment le référentiel énergie bas carbone de Rennes Métropole.

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 PLUi

Terrain concerné par la servitude de dégagement contre les obstacles à la navigation aérienne (T7)

4/ Mobilité

Accès automobile :

Les accès automobiles se réaliseront depuis la rue de la croix Herpin.

Desserte en transports collectifs :

Le terrain est desservi par une ligne de bus accessible depuis l'avenue du Général Georges S.Patton.

Desserte pour les modes actifs :

Les accès piétons et les cheminements à développer dans le site seront traités qualitativement.

Stationnement :

L'offre actuelle de stationnement public présente sur le site du projet sera étudié dans sa restitution totale ou partielle au regard du projet de requalification et des besoins du secteur.

Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération.

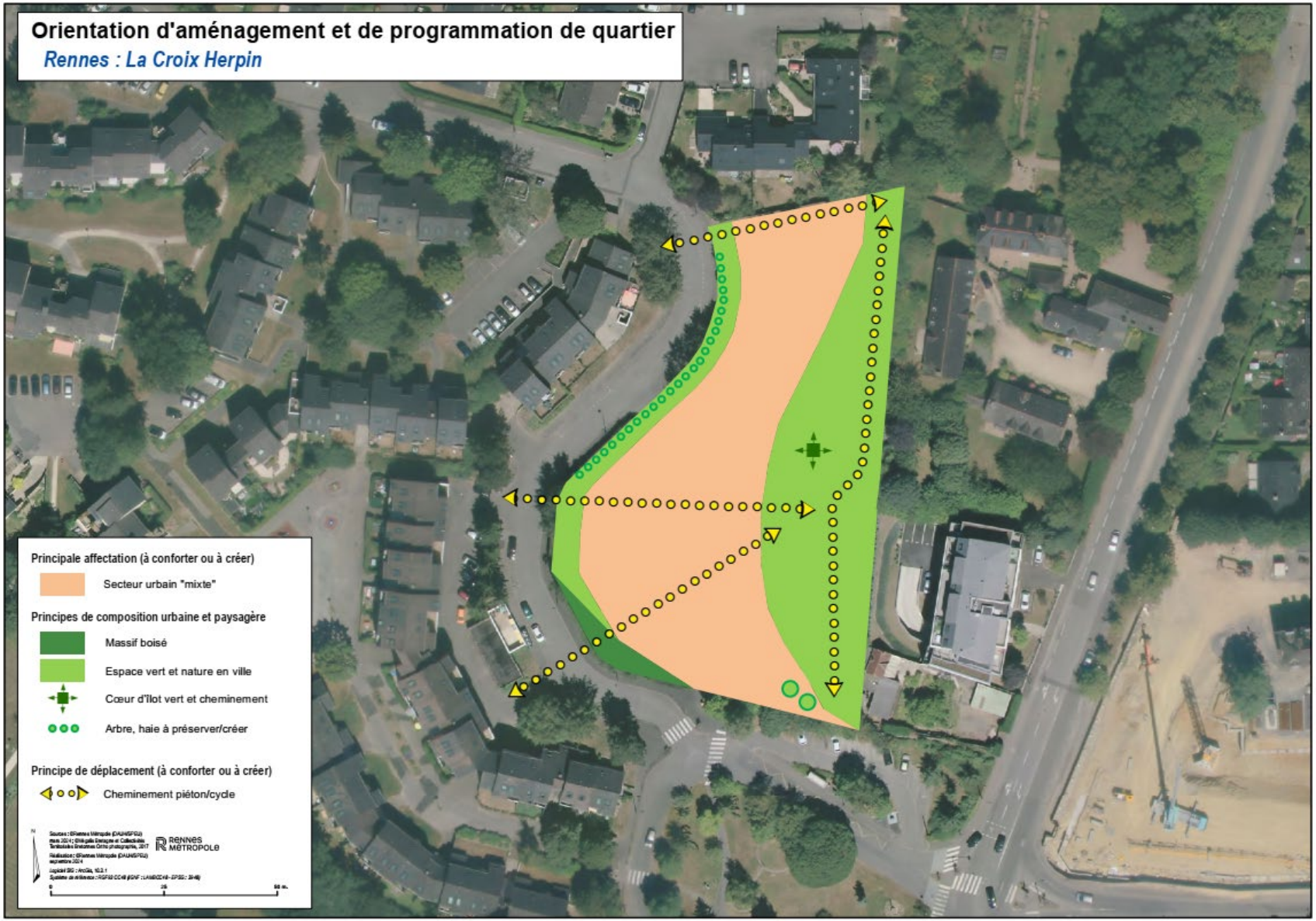
La mutualisation des stationnements est à privilégier pour garantir un faible impact carbone de l'opération et répondre aux enjeux de transition écologique.

Condition de réalisation

Il sera privilégié la réalisation de l'aménagement en une seule opération d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations elles devront garantir la cohérence d'ensemble su site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : La Croix Herpin
Principale affectation (à conforter ou à créer)
Secteur urbain "mixte"
Principes de composition urbaine et paysagère
Massif boisé
Espace vert et nature en ville
Cœur d'îlot vert et cheminement
Arbre, haie à préserver/créer
Principe de déplacement (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton/cycle
RENNES MÉTROPOLE

14. Lorient d'Indy



Description du site

Situé en entrée de ville, à l'ouest de Rennes, face au stade, le site s'inscrit le long de l'axe de la rue de Lorient en forte mutation avec un certain nombre d'opérations en diffus.

Le site est bordé au sud par la rue de Lorient, au nord par la rue Etienne Pinault, à l'ouest par la rue Brindejonc des Moulinais et à l'est par l'Allée Vincent d'Indy.

Superficie

Environ 1,5 hectares

Occupation / usages actuels

Le site est essentiellement occupé par des bâtiments collectifs, patrimoine de l'ASFAD. Cette structure œuvre notamment dans la prévention des violences conjugales et intra familiales. Ce patrimoine est composé d'un siège social, d'une crèche, et de 2 résidences d'hébergement (hébergement d'urgence…).

Cet ilot comprend également une copropriété composée de locaux d'activités et de quelques logements et d'espaces de parking notamment le long de la rue de Lorient.

Enjeux / objectifs

Ce site représente un potentiel de renouvellement urbain important en entrée de la rue de Lorient.

Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- - permettre la restructuration du patrimoine de l'ASFAD par un jeu d'opérations tiroirs successives
- - requalifier l'entrée de ville par la constitution d'un front urbain qualitatif le long de la rue de Lorient
- - requalifier le cœur d'ilot par la création d'un mail et d'un square paysager
- - favoriser la mixité sociale par la création de logements familiaux conformément aux orientations du PLH

Vocation et programmation

Vocation :

Le site est majoritairement destiné à de l'habitat et à de l'hébergement spécifique.

Des activités service ou des commerces pourront intégrés les rez-de-chaussée des nouvelles constructions bordant la rue de Lorient.

Mixité fonctionnelle :

La copropriété existante, composée essentiellement des locaux d'activité permettra de maintenir une mixité fonctionnelle sur le site. La pérennisation du siège de l'ASFAD et de la crèche concourront également à conforter cette mixité.

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. Elles s'inscrivent dans le cadre du dispositif de contractualisation du PLH.

Densité attendue :

Le projet devra respecter une surface de plancher maximale de l'ordre de 26000m².

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Le projet devra permettre d'organiser l'îlot autour d'un mail d'entrée au sud depuis la rue de Lorient et d'un espace central (place ou square) à la croisée des 4 points d'entrée. Cet espace doit donner de la lisibilité à l'ilot en le structurant tout en lui conférant une certaine intimité.

Compte-tenu de cette structuration, il est possible de développer des ilots bâtis le long de la rue de Lorient, à l'est et sur le fond de l'ilot. La copropriété existante peut être conservée mais son éventuelle mutation ne doit pas remettre en cause le plan général de l'ilot.

La capacité constructive est largement dimensionnée avec une forte différenciation de l'épannelage :

- sur le fond de l'ilot, étant en proximité directe du tissu pavillonnaire, il sera privilégié des volumes en R+2 maximum et des patios en mitoyenneté.
- Les constructions en retrait respecteront une hauteur maximale de R+5 pour assurer une cohérence urbaine d'ensemble.
- Le long de la rue de Lorient en revanche, il est possible de monter à une hauteur maximale de R+8 afin de conférer aux volumes bâtis une certaine échelle en vis-à-vis du stade.

2/ Traitement des lisières

Le projet sera structuré autour d'un mail d'entrée planté permettant de dégager des perspectives dans la profondeur de l'ilot avec un square central paysager.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le projet devra participer de à la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre. À ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées dans l'emprise des constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Les espaces végétalisés couplés aux traversées piétonnes devront permettre de favoriser les circulation d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux et leur rapport aux avoisinants seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de à la biodiversité.

Qualité des constructions :

Les constructions devront respecter les normes environnementales en vigueur et notamment le référentiel énergie bas carbone de Rennes Métropole.

Risques et nuisances :

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

L'état des sols résultant des anciennes activités devra assurer des conditions suffisantes avec son futur usage d'habitation.

Les nuisances sonores liées aux infrastructures proches seront prises en compte dans la réalisation des constructions.

Servitudes : voir annexes PLUi dont :

Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).

Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).

4/ Mobilité

Accès automobile :

Selon les ilots bâtis, les accès automobiles se feront depuis la rue de Lorient au Sud, depuis la rue Brindejonc des Moulinais à l'Ouest et depuis l'allée Vincent d'Indy à l'Est.

Un parking sera aménagé à l'Ouest du site et accessible depuis la rue Brindejonc des Moulinais en compensation de la suppression du parking situé face au stade.

Desserte en transports collectifs :

La ligne de trambus T2 assurera une desserte performante du site en transports collectifs dans le prolongement de l'axe Est-Ouest.

Le site est aujourd'hui desservi par plusieurs lignes de bus (11, 14, 54, 55, 56).

Desserte pour les modes actifs :

Le réseau express vélo dessert le site par l'axe reliant le centre-ville de Rennes au Rheu.

Stationnement :

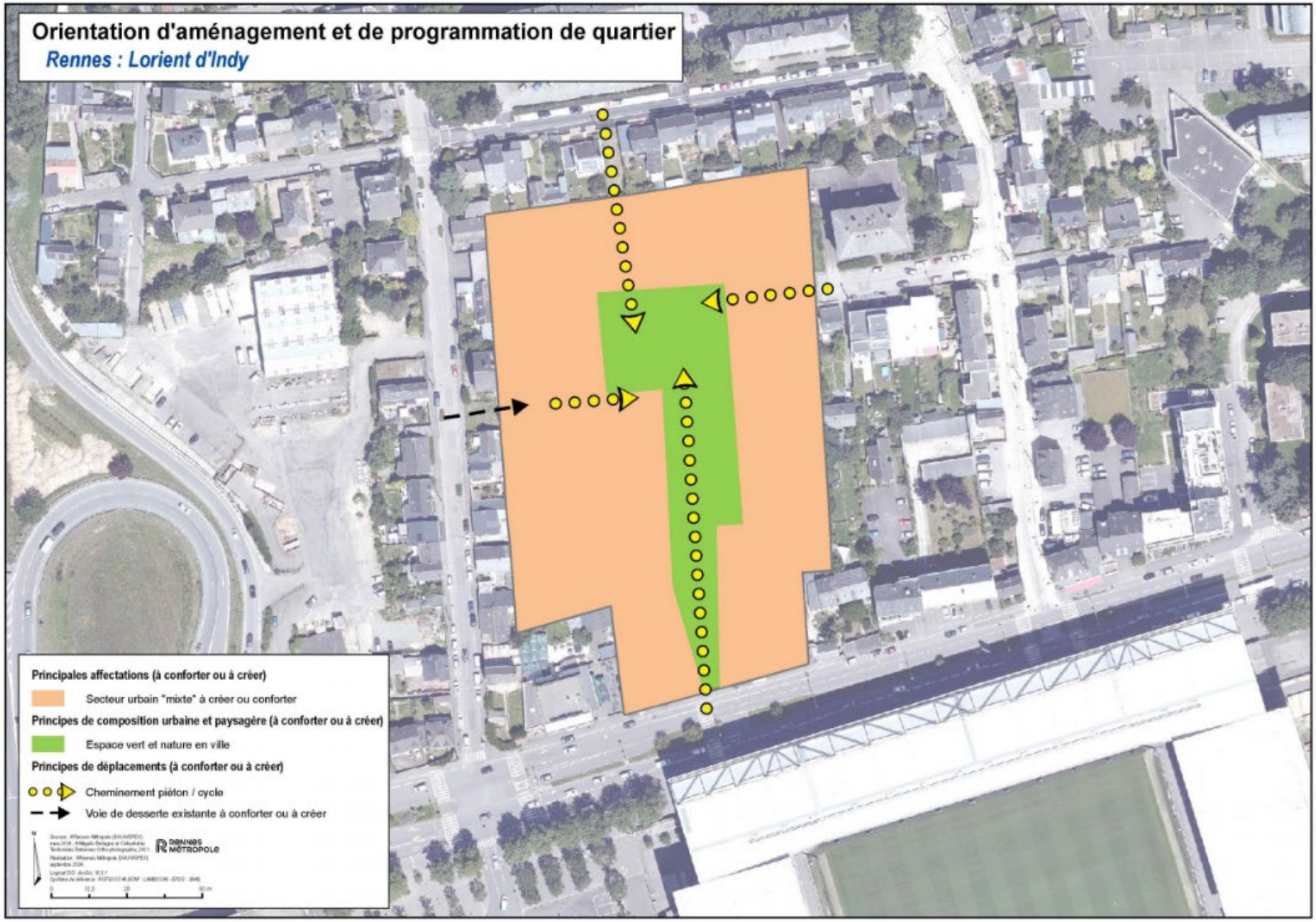
L'offre actuelle de stationnement public et privée sera totalement remaniée dans le cadre du projet. Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération. La mutualisation des stationnements est à privilégier pour garantir un faible impact carbone de l'opération et répondre aux enjeux de transition écologique.

Condition de réalisation

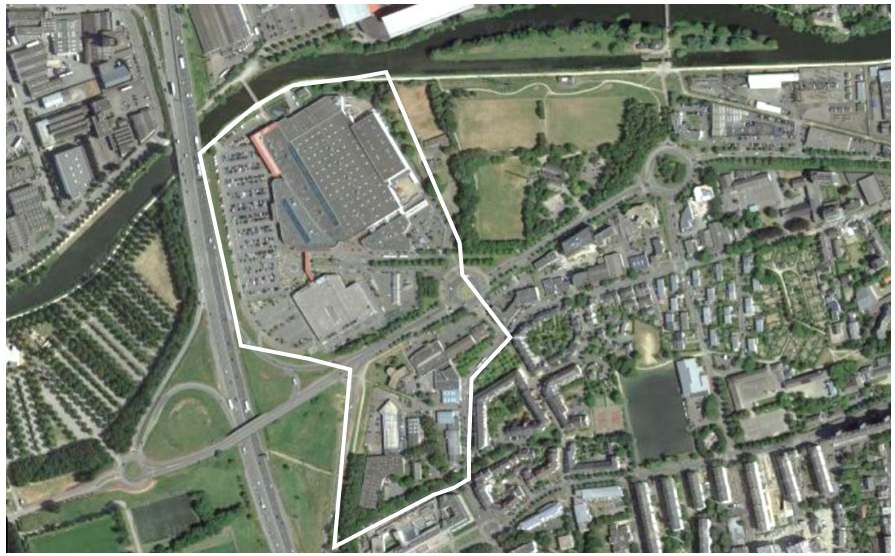
Le projet sera réalisé dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations elles devront garantir la cohérence d'ensemble du site.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Lorient d'Indy
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Espace vert et nature en ville
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton / cycle
Voie de desserte existante à conforter ou à créer
RENNES MÉTROPOLE

15. Porte de Cleunay



Description du site

Le site compris de part et d'autre de l'axe Jules Vallès est bordé par la Vilaine au nord, par la rocade à l'ouest et par la rue Eugène Pottier au sud.

Situé entre le boulevard Voltaire, axe de renouvellement urbain de la ville et le secteur de la Prévalaye à l'ouest, le site assure à la fois une transition entre l'urbain et les espaces agro-naturels de la ville et en même temps représente une entrée de ville majeure à l'ouest du territoire rennais permettant l'accès à différents quartiers de proximité dont Cleunay et la Courrouze.

Superficie

Le périmètre de l'OAP représente une superficie d'environ 13 hectares.

Occupation / usages actuels

Ancienne usine de traitement des eaux usées au nord de la rue Jules Vallés (Cleunay nord), le site est occupé aujourd'hui par un centre commercial, comprenant un ensemble de commerces, restauration et d'activité de service.

Le site attractif par son rôle de locomotive commercial est accessible depuis la rocade et par des accès viaires depuis la rue Jules Vallès. Une passerelle au-dessus de la Vilaine assure un accès piéton depuis le nord du site.

Globalement, le site est peu végétalisé et fortement imperméabilisé par les constructions et les aires de stationnements compris entre les bâtis et la rocade.

Sur la partie sud de la rue Jules Vallès (Cleunay Sud), un tissu de zones d'activités vieillissant comprenant des entreprises commerciales et un hôtel composent le site entre la rue Eugène Pottier et la rue Jules Vallès.

Enjeux / objectifs

- Requalifier l'entrée de ville en structurant notamment les rives de la rue Jules Vallès
- Renforcer le traitement paysager le long de la rocade et sur l'axe structurant d'entrée de ville, rue Jules Vallès.
- Favoriser la modernisation d'équipements commerciaux et le développement de nouveaux usages
- Optimisation du foncier du site en développant de nouvelles constructions sur les espaces de stationnement.
- Assurer la transition avec les tissus résidentiels du quartier de Cleunay
- Rééquilibrer l'offre tertiaire, commerciale et résidentielle entre les deux secteurs nord et sud
- Proposer une offre de nouveaux logements en cohérence avec les orientations définies par le Programme Local d'Habitat
- Développer un maillage piéton connectant le site au quartier et facilitant les liaisons douces.
- Développer l'animation des rez-de-chaussée afin de favoriser une urbanité à taille humaine
- Prendre en compte la conduite structurante d'eaux usées menant à la station d'épuration Beaurade

Vocation et programmation

1/ Vocation :

Cleunay nord : L'attractivité du centre commercial constitue un centre d'intérêt majeur à l'échelle de l'aire urbaine. Sa modernisation et son ouverture sur les quartiers résidentiels contribuant à sa dynamique, ses fonctions commerciales seront confortées.

L'évolution du site permettra de répondre à la modernisation des équipements existants et au développement de nouveaux usages pour favoriser une mixité fonctionnelle horizontale et verticale et optimiser une emprise foncière dans une logique de sobriété foncière. Ces réflexions s'inscrivent dans le cadre d'un projet d'ensemble.

Le secteur a vocation principale de commerce accueille des programmes de bureaux, services, restaurant et commerces.

L'enjeu sera notamment de favoriser des formes urbaines diversifiées avec des rez-de-chaussée actifs afin d'animer les pieds d'immeubles. Une attention particulière sera portée au confort des piétons et des cycles.

Cleunay sud : A vocation d'activités de bureaux et de commerces, le site vise à être restructuré vers des fonctions mixtes intégrant de nouveaux programmes de bureaux, activités, de logements et un programme hôtelier remplaçant l'existant. Différentes formes d'habitat pourront être développées (hébergements, logements familiaux) en cohérence avec la programmation PLH définies sur le secteur.

Les bâtiments destinés à l'habitat seront implantés préférentiellement vers les cœurs d'îlots paysagers intérieurs.

Les bureaux seront implantés majoritairement le long de la rue Jules Vallès et de la rocade.

Une part de la programmation de bureaux sera conçue de manière à permettre la réversibilité vers de l'habitat.

2/ 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.

3/ Densité maximale :

Cleunay sud : L'ensemble de l'opération devra respecter une surface de plancher de l'ordre de 40 000m² comprenant les programmations citées ci-dessus (hors secteurs à dominante activités et hors secteurs urbains mixtes situés en zone UB1a) dont un minimum de 40% de surface de plancher seront destinés à l'habitat afin d'assurer une mixité programmatique (hors secteurs urbains mixtes situés en zone UB1a).

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Cleunay nord (centre commercial) : Le projet s'articule autour d'une coulée paysagère et piétonne permettant l'accès au centre commercial existant et aux nouvelles constructions ainsi que la traversée du site pour rejoindre les quartiers environnants et les transports en communs. La coulée paysagère se développe du nord depuis la passerelle de la Vilaine vers le sud, au rond-point rue Jules Vallès, elle offrira une promenade animée et confortable sous forme d'îlot de fraîcheur et de lieux ombragés.

Le projet participera à la qualification de l'entrée de ville Porte de Cleunay par la création d'une façade urbaine qualitative en bordure de rocade et le long de la rue Jules Vallès en combinant des aménagements paysagers et des constructions avec des épannelages variées.

Les hauteurs seront différenciées entre le nord et le sud du projet et respecterons un maximum de 35m.

Cleunay sud : Le renouvellement urbain du secteur et l'implantation des constructions assureront la structuration de l'entrée de ville.

Ce site fait l'objet d'une composition urbaine d'ensemble autour de trois cœurs d'îlots paysagers constituant des pièces paysagères structurantes permettant d'organiser les nouveaux programmes de construction. Les intérieurs d'ilots seront traités de manière qualitative et en continuité avec les ilots végétalisés du quartier de Cleunay.

Le projet de dimension urbaine et architecturale développe deux échelles de formes urbaines, une échelle côté quartier assurant une transition au caractère résidentiel du quartier Cleunay et une côté Jules Vallès apportant une dimension urbaine affirmée à l'entrée de ville.

Le séquencement des constructions est rythmé par les cheminements traversant le site et les cœurs d'îlots paysagers. Ces derniers assureront une perméabilité des îlots vers les lieux d'attractivité commerciaux et naturels au nord du site que sont le centre commercial et les bords de Vilaine, et une connexion vers le cœur de quartier Cleunay et sa station de métro.

Les formes urbaines seront traitées dans une unité urbaine tout en étant variées dans leurs traitements architecturaux.

La hauteur des constructions est limitée à R+8 sur l'ensemble de l'opération. Une hauteur ponctuelle à R+14 est autorisée sur une partie de l'opération.

Les socles des constructions comprenant une hauteur de R à R+1 traités sous forme de toits-terrasses devront intégrer un usage, être traités paysagés et qualitativement.

2/ Traitement des lisières

Cleunay Nord (centre commercial) : Un renforcement de la frange arborée le long de la rive ouest du site pour permettre un écran végétal dense avec le projet.

Cleunay sud : Un renforcement de la frange arborée présent le long de la rive Ouest du site jusqu'à la rue J. Vallès permettra de poursuivre la continuité verte depuis le Parc de la Guérinais vers l'aire de loisirs Moulin du Comte.

Les interfaces avec l'espace public devront être étudiées de manière à favoriser les continuités de trame verte et piétonnes.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

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

Cleunay Nord : Le développement d'une coulée paysagère dans le projet vise à renforcer la pleine terre du site et à favoriser la gestion des eaux pluviales.

Le projet participera à désimperméabiliser le site en restituant des espaces de pleine terre par la création d'espaces végétalisés et arborés entre l'existant et les nouvelles constructions. Il intégrera également des bassins de rétention paysagers, des noues paysagères et filtrantes et un système de récupération de l'eau en toiture.

Les aspects paysagers seront développés sous formes de différentes strates et sur les toitures, terrasses du projet.

Cleunay Sud : La place du végétal sera assuré par le maintien de la végétation existante le long de la rocade et le développement de nouveaux espaces végétalisés de type jardin en cœur d'îlots.

Accompagnant les traversées piétonnes, ces espaces verts devront favoriser les circulations d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain et favoriser le rafraichissement des lieux.

Ces espaces verts répondront aux objectifs de biodiversité tant dans le traitement de la nature des sols, des types d'essences végétales que dans la proportion de pleine terre et le rapport quantitatif avec les emprises bâtis.

La composition paysagère du projet accompagnera les usages associés aux programmes des bâtiments construits.

Les espaces libres et espaces verts devront être végétalisés au maximum afin de favoriser l'infiltration naturelle et de limiter l'écoulement des eaux de pluie sur le domaine public

La frange nord de l'opération assurera une végétalisation arborée accompagnant les cheminements piétons cycles présents le long de la rue Jules Vallès et participeront au caractère paysager de l'entrée de ville à renforcer.

Qualité des constructions :

Les constructions seront traitées de manière à répondre aux enjeux de sobriété énergétique.

La mise en place de dispositifs de gestions du confort d'été et d'hiver adaptés aux différents usages et à l'exposition des façades des constructions (ventilation, protections solaires, enveloppe thermique, matériaux, albedo…)

Les bâtiments devront respecter les normes de la règlementation du référentiel bas carbone. Il est préférable de tendre vers une consommation énergétique des constructions plus basses encore, en tendant vers la réalisation de constructions passives.

Pour les programmes de bureaux, stationnement, commerces, la réversibilité sera recherchée notamment en définissant des hauteurs d'étages, des volumétries, des épaisseurs adaptées à différentes destinations.

Les projets devront être attentifs à la qualité d'usage des constructions en aménageant des espaces extérieurs généreux, en particulier pour les logements.

Risques :

La dépollution du terrain devra être assurée dans des conditions suffisantes à garantir la compatibilité du site avec son futur usage d'habitation.

Le confort acoustique des constructions devra être recherché en prenant en compte les contraintes liées aux voies et infrastructures du secteur.

Servitudes :

Cleunay nord

- Terrain concerné par un périmètre d'application d'un Plan de Prévention des Risques d'inondation indiqué au règlement graphique du PLUi (plan de zonage).
- Terrain concerné par une servitude relative au périmètre d'application du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du bassin de la Vilaine en Région Rennaise Ille et Illet, approuvée par arrêté préfectoral du 10/12/2007 dernière modification le 18/07/2017.
- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz (assiette) (I3).
- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des lignes électriques aériennes et/ou souterraines de distribution, (hta - moyenne tension), (générateur) (I4).
- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des lignes électriques souterraines de transport (htb - haute et très haute tension), (générateur) (I4).
- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des lignes électriques souterraines de transport (htb - haute et très haute tension), situé dans l'emprise des 5m. de part et d'autre de l'axe de haute tension de 63-90Kv (I4).
- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des lignes électriques aériennes de transport (htb - haute et très haute tension), situé dans l'emprise des 50m. de part et d'autre de l'axe de haute tension de 225Kv (I4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 1 (largeur : 300m)
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 3 (largeur : 100m)

Cleunay sud

- Terrain concerné par une servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz (assiette) (I3).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 1 (largeur : 300m)
- Terrain affecté par le bruit des infrastructures terrestres de catégorie 3 (largeur : 100m)

4/ Mobilité

Accès automobile :

Cleunay nord : L'accès principal au site se fera depuis la rue Jules Vallès.

Cleunay sud : L'accès principal au site se fera depuis la rue Eugène Pottier. Les cœurs d'îlots devront rester principalement dédiés aux piétons, et l'accès automobile y sera fortement réduit, peu impactant sur les espaces libres et intégré au paysage.

Desserte en transports collectifs :

Le terrain est desservi à proximité par la ligne de bus C8.

La station de métro Cleunay (ligne b) est situé à environ 500 m du site.

Desserte pour les modes actifs :

Cleunay nord : Le projet développera un maillage doux permettant de traverser le site du nord depuis les chemins de halage de la Vilaine vers le sud, vers le métro Cleunay.

Stationnement :

Cleunay nord : Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération en cohérence avec les normes de stationnement en vigueur sur le secteur au PLUi.

Les stationnements seront intégrés principalement dans les constructions en privilégiant les parkings silos.

Cleunay sud : L'offre actuelle de stationnement public n'est pas impactée par le projet. Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération.

Le projet devra prévoir du stationnement au projet pour les logements collectifs en cohérence avec les normes de stationnement en vigueur sur le secteur identifié au PLUi;

Des stationnements mutualisés seront favorisés pour répondre aux enjeux de construction bas carbone.

Les stationnements dédiés au tertiaire seront intégrés préférentiellement dans les constructions, en superstructure.

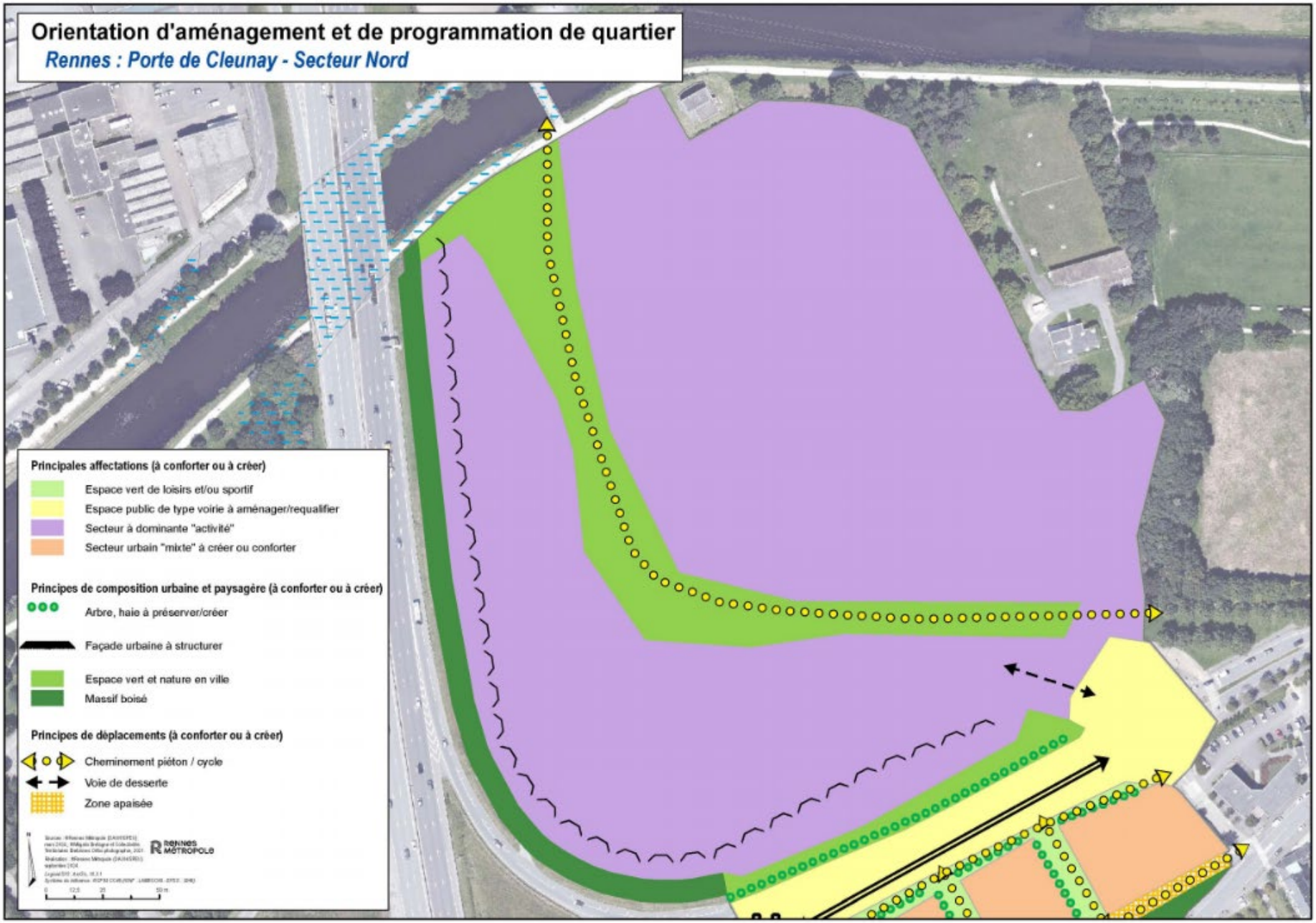
Condition de réalisation

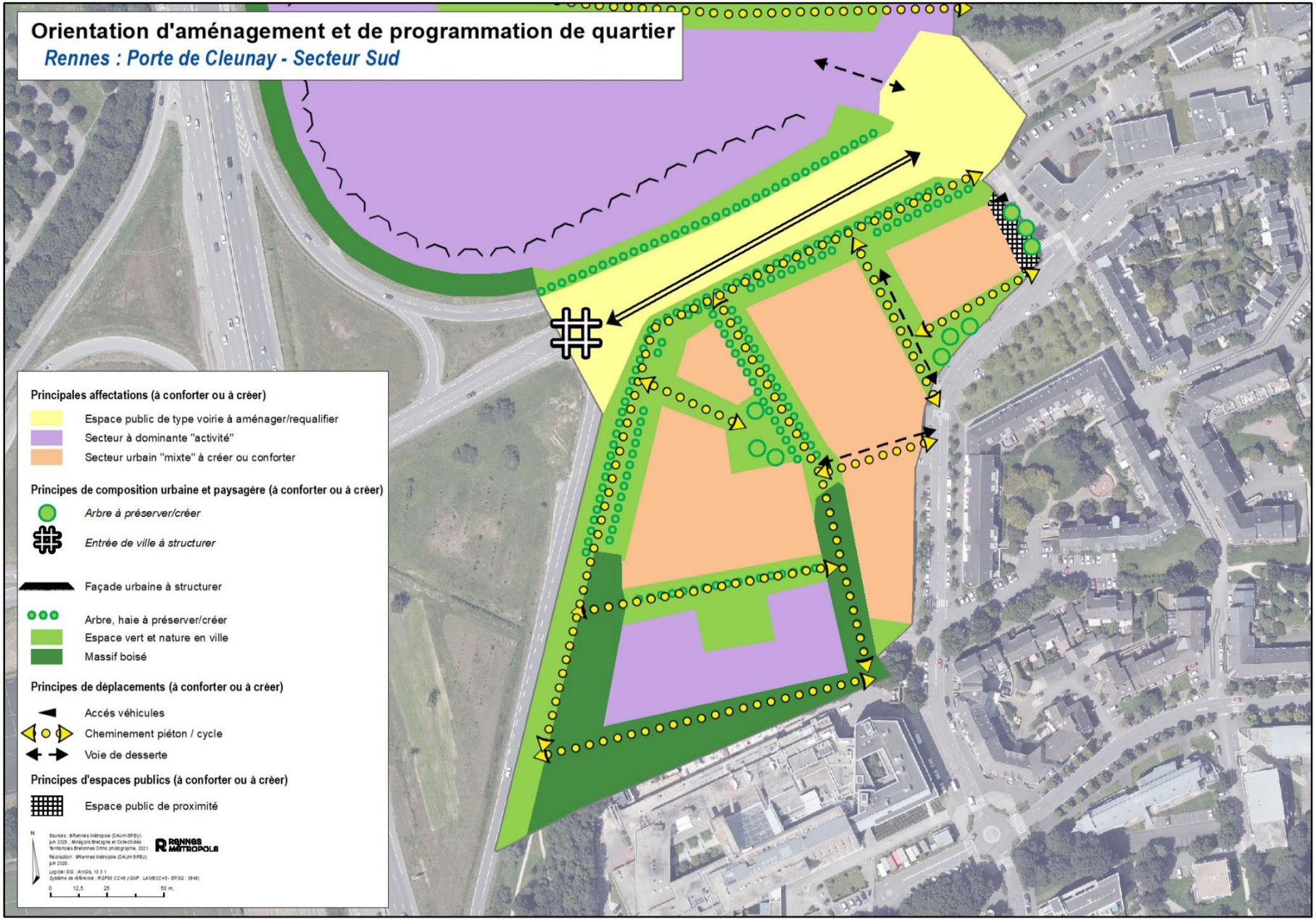
Cleunay sud

Le projet d'aménagement pourra être réalisée en plusieurs opérations sous réserve de garantir la cohérence d'ensemble du site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

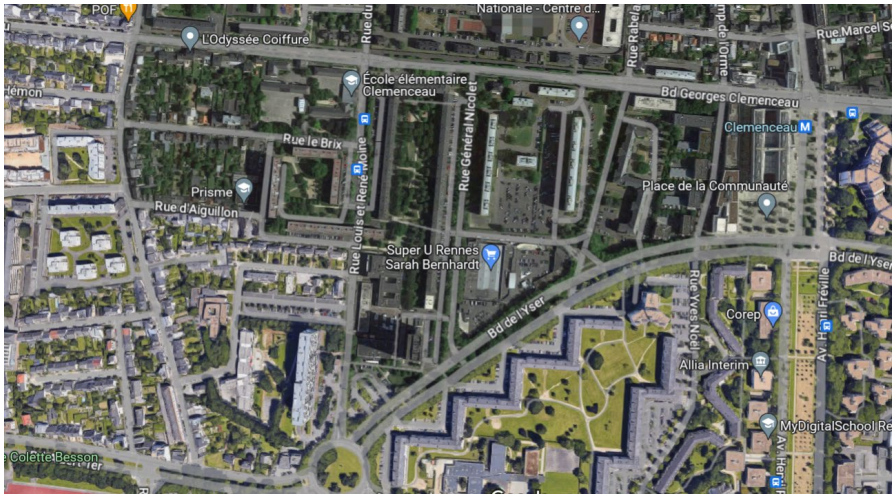
Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Porte de Cleunay - Secteur Nord
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace vert de loisirs et/ou sportif
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur à dominante "activité"
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Arbre, haie à préserver/créer
Façade urbaine à structurer
Espace vert et nature en ville
Massif boisé
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton / cycle
Voie de desserte
Zone apaisée
Rennes Métropole


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Porte de Cleunay - Secteur Sud
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Espace public de type voirie à aménager/requalifier
Secteur à dominante "activité"
Secteur urbain "mixte" à créer ou conforter
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Arbre à préserver/créer
Entrée de ville à structurer
Façade urbaine à structurer
Arbre, haie à préserver/créer
Espace vert et nature en ville
Massif boisé
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Accès véhicules
Cheminement piéton / cycle
Voie de desserte
Principes d'espaces publics (à conforter ou à créer)
Espace public de proximité
RENNES MÉTROPOLE

16. Sarah Bernhardt



Description du site

Le site s'inscrit au sein d'un des îlots intégrés dans le secteur des Champs Manceaux, en transition entre le quartier du sacré Cœur - quartier pavillonnaire d'extension urbaine de l'entre-deux guerres au sud des voies ferrées et le quartier de Bréquigny - en continuité de la ZUP Sud du Blosne pensée comme une "ville-parc" constituée de grandes mailles urbaines et paysagères et ponctuée de grands ensembles (immeubles objets).

Le quartier des Champs Manceaux intègre de grands enclos urbains : casernes, pôle commercial, ilots-squares dont le point d'orgue est la tour de logements Sarah Bernhardt, une des premières tours de Rennes (1965) avec à son pied un pôle de quartier marqué par une dizaine de commerces et l'Espace social commun (ESC) Aimé Césaire intégrés dans le square/place Sarah Bernhardt.

Le projet s'inscrit dans une logique d'îlot compris entre les rues structurantes, nord et sud, Louis et Renée Moines et Général Nicolet et nord-sud, Boulevard Clémenceau et boulevard de l'Yser.

Superficie

Environ 5,5 hectares

Occupation / usages actuels

Le site est actuellement occupé par un ensemble de commerces et un équipement public, l'Espace Social Commun. Il fait partie des 5 quartiers prioritaires de la ville et représente un pôle commercial de proximité avec une attractivité très différente entre le square S. Bernhardt et l'îlot voisin comprenant un supermarché. Les commerces du square Sarah Bernhardt sont en perte de vitesse et l'enclavement du site par les bâtis et la configuration des lieux sont des facteurs d'insécurité à traiter.

La présence du marché sur cette place anime ponctuellement le site et fait parti des moments de lien social important du quartier.

L'espace de stationnement présent au sud du site et s'adressant à l'angle du boulevard de l'Yser et des frères Moines fait parti du terrain d'assiette à prendre en compte pour assurer une cohérence d'urbaine d'ensemble.

Ces espaces sont assez largement imperméabilisés tant par des constructions que par des aires bitumées en lien avec la place de la voiture très importante sur le secteur.

La végétation est présente en périphérie du site, sous forme d'alignement d'arbres présents le long de la rue Louis et Renée Moines. Ce secteur est également délimité au sud par le boulevard de l'Yser, véritable "parkway" planté qui participe de la qualité paysagère du secteur. De même, le square Charles Dullin représente une pièce paysagère nichée en cœur d'îlot en arrière du square Sarah Bernhardt à révéler.

Enjeux / objectifs

Ce site représente un potentiel de renouvellement urbain et densification qui répond au besoin de création de nouveaux logements à l'échelle de la ville en cohérence avec les orientations du PLH, il s'agira de :

- Proposer une offre diversifiée de logements participant de l'accueil de nouveaux habitants en cohérence avec les orientations du PLH.
- Assurer la mixité des programmes et la relocalisation des commerces existants.

Il participe également de la vie de quartier des habitants et son évolution représente un enjeu de valorisation des qualités du secteur et de réparation urbaine de ses disfonctionnements.

L'opération d'aménagement à développer devra répond aux enjeux urbains suivants :

- Restructurer le square Sarah Bernhardt, en favorisant son désenclavement et en garantissant une meilleure intégration du square Sarah Bernhardt au sein du quartier.
- Développer une dimension de quartier en favorisant l'appropriation des espaces de proximité répondant aux demandes d'offre de service.
- Accentuer les liens Nord-Sud du quartier entre le quartier sud gare et le quartier Bréquigny en s'appuyant sur la réactivation de certaines voies structurantes Nord-sud
- Révéler la présence de cet espace public de proximité et le mettre en évidence par rapport au grand tracé urbain que représente le boulevard George Clemenceau.
- Réactivité la centralité commerciale en cohérence avec les polarités voisines que sont le supermarché à l'est et les pieds d'immeuble "Arc en Ciel" à l'ouest.
- Développer les continuités paysagères entre le quartiers sud gare et le quartier Bréquigny en accroche aux grandes armatures existantes des Boulevards

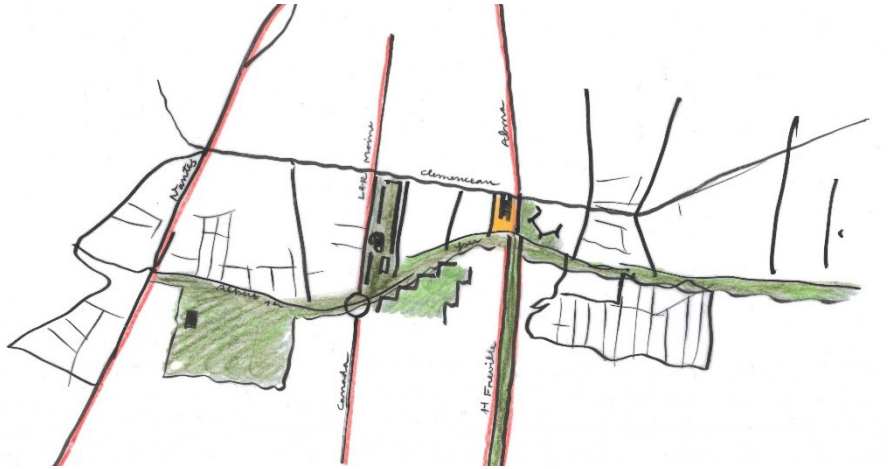


Schéma illustratif des tracés majeurs et structurants Nord-sud et de l'armature paysagère

Les objectifs peuvent être formulés selon les principes urbains suivants :

- Favoriser l'implantation des commerces à rez-de-chaussée des constructions pour assurer les continuités de commerces de proximité et un parcours marchant lisible entre le site et les commerces existants présents sur les îlots avoisinants.
- Maintenir la richesse des différents usages à rez-de-chaussée et assurer la mixité des programmes. Limiter les programmes commerciaux monofonctionnels.
- Requalifier le square Sarah Bernhardt en développant sa végétalisation dans l'objectif de limiter l'effet de chaleur urbain et en favorisant un usage intergénérationnel et mixte.
- Dégager le pied de tour Sarah Bernhardt afin de développer une perspective visuelle et paysagère entre le nord et le sud de l'îlot.
- Assurer une continuité piétons-cycles et paysagères entre le boulevard Clémenceau, le parc Charles Dullin et le boulevard de l'Yser.
- Développer un maillage piéton nord-sud et est-ouest connectant le site au quartier et facilitant les liaisons douces.
- Développer un parcours commercial dont la teneur sera à définir et qui guidera l'organisation des flux piétons
- Porter une attention à l'écriture architecturale des nouvelles constructions
- Créer des porosités entre les nouvelles constructions le long de la rue Louis et Renée Moines et la place Sarah Bernhardt
- Clarifier le rapport des bâtiments existants à l'espace public requalifié en offrant des usages adaptés

Vocation et programmation

Vocation :

Le site est destiné majoritairement à de l'habitat et de l'hébergement. La vocation commerciale à rez-de-chaussée est à développer. En complément, des activités de service et/ou de bureaux pourront être intégrés.

Mixité fonctionnelle :

Il sera privilégié la création de rez-de chaussée actifs.

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 :

Le projet devra respecter la densité minimale de 100 logements/hectares en cohérence avec les orientations du PLH.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Le site fera l'objet d'une composition urbaine d'ensemble autour d'un cœur d'îlot vert constituant un espace paysager structurant à requalifier s'étendant du boulevard Clémenceau au boulevard de l'Yser. Cette pièce paysagère sera le support de l'organisation des nouvelles constructions.

Le square Sarah Bernhardt et le parking existant compris entre le boulevard de l'Yser et la rue Henri et Renée Moines feront ainsi l'objet d'une réflexion paysagère pour assurer une continuité verte entre les différents espaces libres et de développer un aménagement paysager continu et cohérent aux usages souhaités.

L'implantation des bâtiments se fera principalement selon une orientation est-ouest et en cohérence avec les grands tracés urbains identifiés que sont la rue Henri et Renée Moines et la rue Général Nicolet. Les nouvelles constructions s'insèreront avec une attention aux transitions et accroches aux constructions existantes.

Le projet s'attachera à développer des épannelages variés en fonction du contexte urbain, à savoir :

A l'ouest de 'îlot :

- Un front bâti rythmé par des porosités limitant l'effet de corridor sur la rue Louis et Renée Moines.
- Les constructions respecteront des hauteurs maximales de l'ordre de R+10

Au sud :

- Assurer un adressage des constructions depuis l'angle boulevard de l'Yser et rue Louis et Renée Moine.
- Ouvrir le square Sarah Bernhardt vers le boulevard de l'Yser et le square Charles Dullin.

2/ Traitement des lisières

L'îlot s'inscrit au sein d'un tissu urbain mixte composé au sud d'immeubles collectifs dans un parc ou d'îlot enclos avec des cœurs d'îlots verts.

L'alignement d'arbre présent le long du Boulevard de l'Yser sera mis en valeur et conservé.

Le square Sarah Bernhardt fera l'objet d'une requalification paysagère. Cet aménagement sera réalisé en fonction des usages à adapter à l'échelle du site et en complémentarité avec les usages des espaces de commerces prévus sur la rue Louis et Renée Moine.

Les accès piétons au square Sarah Bernhardt seront traités qualitativement.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le square Sarah Bernhardt fera l'objet d'un traitement naturel assurant la perméabilité du sol. Il sera accompagné d'espaces végétalisés permettant de faire la couture avec les espaces verts du square Charles Dullin.

Le projet devra participer de la désimperméabilisation du terrain en restituant des espaces de pleine terre et perméables. A ce titre, les aires de stationnement devront être intégrées dans l'emprise des constructions afin de libérer au maximum des espaces propices à être végétalisés.

Les espaces végétalisés couplés au traversées piétonne devront permettre de favoriser les circulation d'air de manière à réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain.

Les espaces de pleine terre, la nature des végétaux seront étudiés et réalisés en veillant à ce qu'ils participent de la biodiversité encline à l'adaptation climatique.

Qualité des constructions :

Les constructions devront favoriser des logements en double orientations pour une qualité d'usage et assurer le confort d'été.

Les constructions devront respecter les normes environnementales en vigueur et notamment le référentiel énergie bas carbone de Rennes Métropole.

Risques et nuisances :

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

L'état des sols résultant des anciennes activités sera prise en compte.

Servitudes : voir annexes PLUi dont :

- Terrain concerné par une servitude relative à la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques - ZG Zone de Garde (assiette) (PT1).
- Terrain concerné par une servitude relative à la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques - ZP Zone de Protection (assiette) (PT1).
- Terrain concerné par une servitude relative à la protection contre les obstacles de centres d'émission et de réception exploités par l'État - ZP Zone Secondaire de dégagement (assiette) (PT2).

- Terrain concerné par une servitude relative à la protection contre les obstacles de centres d'émission et de réception exploités par l'État - ZP Zone Spéciale de dégagement (générateur) (PT2).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Terrain concerné par une servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).

4/ Mobilité

Accès automobile :

Les accès automobiles se réaliseront depuis les rues structurantes autour de l'îlot à savoir rue Louis et Renée Moines et square Charles Dullin à l'est de l'îlot.

Desserte en transports collectifs :

Le terrain est desservi par une ligne de bus accessible depuis la rue Louis et Renée Moines.

La station de métro Clémenceau est située à environ 350 m à l'est du site.

Desserte pour les modes actifs :

Une piste cyclable dessert le site depuis le boulevard de l'Yser.

Stationnement :

L'offre actuelle de stationnement public présente sur le site du projet sera étudiée dans sa restitution totale ou partielle au regard du projet de requalification et des besoins du secteur.

Les besoins en stationnement du projet seront réalisés sur le terrain de l'opération.

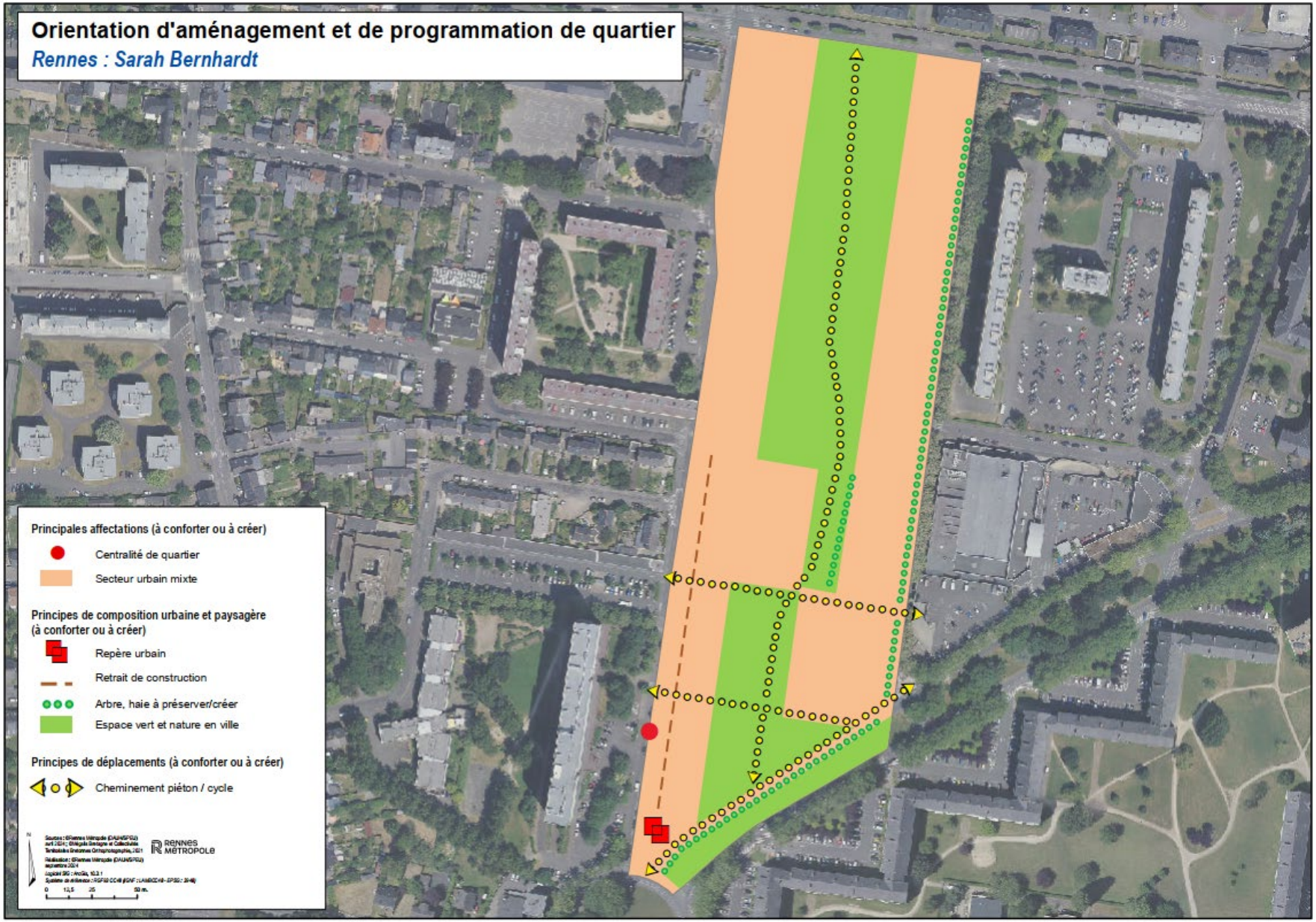
La mutualisation des stationnements est à privilégier pour garantir un faible impact carbone de l'opération et répondre aux enjeux de transition écologique.

Condition de réalisation

Il sera privilégié la réalisation de l'aménagement en une seule opération d'ensemble. Si le projet devait se réaliser en plusieurs opérations elles devront garantir la cohérence d'ensemble su site, notamment en terme de continuité piétonne et végétale.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes : Sarah Bernhardt
Principales affectations (à conforter ou à créer)
Centralité de quartier
Secteur urbain mixte
Principes de composition urbaine et paysagère (à conforter ou à créer)
Repère urbain
Retrait de construction
Arbre, haie à préserver/créer
Espace vert et nature en ville
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)
Cheminement piéton / cycle
RENNES MÉTROPOLE

17. Faubourgs

Introduction

La rue de faubourg reliait une ville à une autre ville : elle porte souvent le nom de sa destination et s'étendait d'abord en dehors de la cité "intra-muros" dont les entrées étaient marquées par les octrois. Elle a été tracée par la force des usages, pour former le chemin le plus aisé en fonction du relief, de la nature des sols, des éventuels obstacles à contourner. La rue de faubourg est rarement rectiligne et évolue constamment.

Dans l'histoire du développement urbain de Rennes, la ville s'étire d'abord le long de ces rues qui, tout en voyant les constructions qui les bordent se multiplier, se transformer, se succéder les unes aux autres et évoluer dans leur taille, leur implantation et leurs usages, conservent leur caractère animé, leur étroitesse souvent, et une grande variété de morphologies. Ils représentent aussi les chemins vers les portes d'entrées de la ville, qui sont marquées historiquement, pour certains, par des octrois régulant les flux et déplacements de la population vers le centre-ville. Ces lieux situés à la croisée d'infrastructures viaires structurantes e en inter-quartiers, forment des "lieux singuliers" qui supposent un traitement urbain et paysager différencié (cf 18. Lieux singuliers).

Ce sont des axes particulièrement fréquentés, le long desquels se concentrent naturellement les commerces, les activités de la ville et certains équipements. Ils se caractérisent par une diversité de bâtis de différentes époques, reflet des évolutions dont ils témoignent. Du fait de ces particularités morphologiques, les abords des rues de faubourg sont identifiés dans un zonage permettant leur renouvellement urbain et encadrant leur densités et formes urbaines vers des constructions collectives.

Pour autant, chaque rue de faubourg dans son évolution possède ses propres caractéristiques et se distinguent par différentes séquences urbaines et paysagères qu'il s'agit de prendre en compte pour chaque projet de construction.

Une orientation d'aménagement et de programmation est ainsi ajoutée au règlement du PLUi, qui favorisera l'adaptation de chaque projet de construction à son contexte précis.

Cinq voies de faubourg sont concernées :

- La rue de Vern,
- La rue de Chateaugiron,
- La rue de Fougères,
- La rue de Nantes,
- L'avenue du Général George S. Patton.

Chacune de ces voies fait l'objet d'une cartographie y déclinant les orientations d'aménagement et de programmations couplée à des dispositions littérales spécifiques déclinées ci-après. Celles-ci viennent en complément des dispositions du règlement littéral et du plan de zonage et inscrivent ainsi les faubourgs, identifiés en zonage UB dans une logique d'ensemble et affinent les principes urbains applicables.



Schéma illustratif de l'armature urbaine de la ville de Rennes et ses faubourgs

A. Faubourg de Châteaugiron

Un axe de renouvellement de la ville





Description du site

Le site correspond au tracé du faubourg historique dans sa partie nord-ouest située entre l'avenue Monseigneur Mouezy et l'avenue Georges Henri Rivière. La partie sud-est du faubourg depuis l'avenue Georges Henri Rivière à la rocade n'est pas incluse dans la présente OAP étant donné qu'elle est constituée de tissus urbains plus récents (ZAC du Haut Sancé, ZAC de la poterie et zones d'activités) et non inclue en zone UB au PLUi en tant qu'axe de renouvellement urbain.

Les rues de Chateaugiron et de Vern font suite à la rue de Saint-Hélier, faubourg très ancien, séparés par l'arrivée de la voie ferrée au milieu du 19ème siècle (1857). L'église Saint-Hélier, point haut, constitue un point singulier et introduit la séparation du faubourg Saint Hélier entre les rues de Vern et la rue de Châteaugiron. La croix de chemin dite croix Saint-Hélier (calvaire érigé en 1832 à l'emplacement d'une ancienne chapelle) et un arbre remarquable mettent en valeur ce carrefour.

La rue de Châteaugiron se compose de trois séquences distinctes identifiées au regard de leurs caractéristiques urbaines et paysagères : chaque séquence possède son ambiance, son relief, son niveau de végétalisation, des espaces publics propres, une configuration des parcelles et des natures de bâtis.

La première partie du faubourg se caractérise par un bâti historique très présent. Celle-ci est identifiée dans le PLUi par un zonage UB1h qui donnent des possibilités d'évolutions adaptées à ce caractère historique afin d'en préserver l'identité. Des opérations immobilières récentes s'y développent en prenant en compte le patrimoine.

À partir du carrefour avec l'avenue Monseigneur Mouëzy jusqu'à la ferme du Landry, sur la rive sud, et à la rue Christian Bernon, au nord, la diversité d'architectures et de types de bâtis s'accentue et révèle l'évolution de la ville qui se poursuit aujourd'hui.

Dans l'ensemble, l'ambiance de la rue est marquée par la présence de matériaux nobles : schiste, brique, grès. Il n'y a pas d'arbres plantés sur la rue, le débord des frondaisons des arbres de certains jardins prend alors une vraie importance. En revanche, la présence de grands espaces paysagers majeurs en arrière-plan est aujourd'hui peu perceptible depuis la rue

(cimetière de l'Est, parc du Landry). La rue dessert de nombreuses allées et venelles et donne à chaque fois un aperçu de leur caractère intimiste qui contraste avec la rue passante.

Superficie

Environ 14 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles représentent la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent et sont supports des voies de circulation.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler**
  - **orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "**

- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et végétal
- Lutter contre les ilots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique en évitant les corridors urbains
- Diversifier les formes urbaines
- Participer à la vie des quartiers environnants
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité qui assurent l'animation des rez-de-chaussée
- Accompagner la transformation des espaces publics liée notamment au développement des transports collectifs.

Vocation et programmation

Vocation : renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg en favorisant son renouvellement urbain par des constructions collectives.

Mixité fonctionnelle : conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg en favorisant les rez de chaussée actifs.

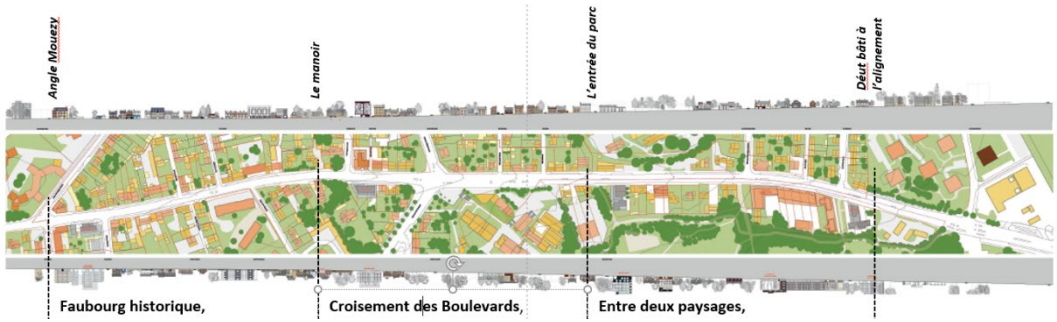
Mixité sociale : Les programmations de logements doivent s'inscrire dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur.

Densité minimale attendue par le SCoT : sans objet

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur **3** séquences urbaines identifiées le long du faubourg.



- **<u>Séquence 1 : Faubourg historique</u>** (de l'avenue Mouezy au boulevard Villebois Mareuil*) : "Un tissu de quartier à conforter"*

L'emploi de pierre dans les constructions très présent sur cette 1ere séquence participe à qualifier son caractère historique.

Les implantations tantôt à l'alignement, tantôt en retrait, donnent l'impression d'un espace public de largeur variable du fait de cet ordonnancement alterné.

La rue de Châteaugiron est irriguée par de nombreuses allées ou voies en impasses parfois signalées par des petites constructions anciennes qui marquent le gabarit et la matérialité de ces venelles perpendiculaires à la rue de Châteaugiron. Elles viennent enrichir le faubourg et permettent d'habiter dans la profondeur de l'îlot : allées René Perrault, Roger le Poulennec, René Piguel, Chanoine Louis Raison, rue de la Serpette.

Sur la rive ouest, le square Léon Bourgeois marque le paysage de cette séquence par l'implantation d'immeubles collectifs au milieu d'une emprise végétalisée. Cette séquence s'achève par un découpage parcellaire plus ancien de biais par rapport à la rue et par un point d'inflexion marqué par l'implantation débordante sur rue du Manoir (maison de retenue "la Bouquinais").

Cet élément bâti remarquable construit pour sa partie la plus ancienne au 16e siècle, conserve par son débord sur la rue, l'antériorité du tracé de la rue et constitue par son implantation et son architecture un témoignage exceptionnel du développement du faubourg.

Un boisement de qualité accompagne ce patrimoine bâti historique de part et d'autre de la rue, sur la parcelle du manoir et sur les parcelles donnant rue Boisgelin de Cucé qui intègre un logis de ferme en terre historique.

Principes d'aménagement :

- Préserver l'asymétrie de l'implantation des constructions entre les 2 rives de la rue.
- En début de rive nord, on note la présence de parcelles profondes. Cette configuration est propice à privilégier des constructions en retraits de l'alignement, voir éventuellement des systèmes à cours ouvertes et pourraient permettre de planter des alignements d'arbres sur l'espace public.
- Révéler l'orientation oblique ancienne du parcellaire en rive sud en positionnant le bâti en biais en cohérence avec la géométrie du parcellaire qui évite la constitution de front bâti "rue Corridor".
- Mettre en valeur et dégager les entrées des venelles et allées présentes en perpendiculaires à la rue de Châteaugiron pour favoriser la perception de la profondeur de ces venelles.
- Favoriser la végétalisation de la rue en mettant en œuvre un principe des plantations en quinconce, afin de tirer parti des différentes implantations bâties en retrait par rapport à la voie, parfois sur la rive nord, parfois sur la rive sud et en mettant en valeur le patrimoine végétal existant.
- Préserver les masses végétales accompagnant le patrimoine bâti (le manoir) et favoriser leurs continuités de part et d'autre de la rue.
- Prendre en compte et mettre en valeur les allées et voies secondaires tant au regard de leur matérialité que de leur rapport d'échelle et de gabarit. On évitera notamment de créer des effets de resserrement à leurs entrées en s'appliquant au contraire à révéler la qualité des connexions qu'elles instaurent avec la rue de Chateaugiron.

- **Séquence 2 : Croisement avec les boulevards** (autour du carrefour de la rue Chateaugiron avec les boulevards Villebois Mareuil et Léon Bourgeois) : "*Des structures bâties à consolider*"

Cette deuxième séquence, entre le manoir et le groupe scolaire du Landry, correspond aux abords du carrefour avec l'anneau des boulevards aménagés entre 1924 et 1930 suite au développement de la ville au sud de la gare. L'angle Sud-Ouest est ouvert vers le collège et on perçoit le parc du Landry dans la perspective du grand escalier qui dessert le collège et relie l'avenue de Cork. L'ampleur du carrefour et le retrait des constructions existantes sur les trois autres angles, accentuent la sensation d'un grand espace dédié à la voirie. Pourtant, ce vaste carrefour, visible de loin que l'on descende la rue de Chateaugiron ou que l'on arrive des boulevards, lui donne une situation interquartier notable, renforcée par la présence du collège.

Sur le boulevard Léon Bourgeois, on distingue le découpage parcellaire qui préexistait que le percement du boulevard a en partie bouleversé, avec une implantation biaise des maisons.

Après le croisement, une forte dissymétrie s'installe avec d'une part, au Nord, des bâtisses anciennes qui jalonnent et encadrent l'entrée des allées et venelles, et d'autre part, au Sud, des constructions récentes espacées et implantées très en retrait.

La séquence s'achève quand la rue et le bâti se resserrent et que l'on découvre l'entrée du parc du Landry.

Principes d'aménagement :

- Préserver la dissymétrie au sud du carrefour :
  - Sur la rive nord, après le boulevard Villebois Mareuil, développer une constructibilité en retrait du patrimoine bâti en premier plan à préserver afin notamment de développer différentes échelles de constructions et d'assurer le maintien des façades en pierre qualitatives de la rue.
  - Sur la rive sud, préserver le retrait des constructions pour favoriser la végétalisation de cette partie de la rue à développer jusqu'à l'entrée du Parc du Landry.
- Mettre en valeur l'entrée du collège

- **Séquence 3 : Entre deux armatures paysagères** (du boulevard Villebois Mareuil à la rue rue Christian Bernon) : "*Une mise en correspondance à opérer*"

La dernière séquence monte doucement en direction du secteur de la Poterie, et le tissu urbain qui borde la rue de Châteaugiron est condensé entre elle et les grandes entités paysagères voisines que sont le cimetière de l'Est d'une part et le parc du Landry d'autre part. Sur la partie nord, Le parcellaire est en particulier "désorganisé" autour du groupe scolaire du Landry qui occupe une vaste et profonde emprise, tandis que les parcelles côté Sud ont leurs arrières qui donnent sur le parc.

Contrairement aux deux premières séquences, bordées de nombreuses bâtisses relevant du PBIL, le patrimoine qui caractérise cette partie de la rue de Châteaugiron est essentiellement végétal, avec la présence du parc du Landry, que l'on devine au hasard des vues arrières des parcelles.

Principes d'aménagement :

- Révéler la présence du parc du Landry par une implantation du bâti non continu.
- Renforcer et prolonger les continuités, vues et cheminements entre le parc et la rue de Chateaugiron
- Mettre en valeur les entrées du parc notamment par un accompagnement végétal.

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Ménager des connexions végétales des cœurs d'ilots vers la rue de faubourg afin de réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain et éviter l'effet "canyon" de la rue.

Accompagner ce dispositif par la création d'alignement et de plantation d'arbre sur l'espace public.

Qualité des constructions :

Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg. Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

Risques :

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.

Servitude :

- Servitude aéronautique de dégagement de l'aéroport Rennes/Saint-Jacques contre les obstacles (T5).
- Servitude aéronautique de balisage (aérodromes civils et militaires) (T4).
- Servitude de dégagement contre les obstacles à la navigation aérienne (T7).

4/ Mobilité

Les voies de faubourg représentent des voies de desserte structurantes à l'échelle de la ville support des déplacements notamment en transports en commun et cycles.

Accès automobile :

Requalibrer l'espace accordée à la voiture en réduisant son impact au profit des modes alternatifs de déplacement. Faire coexister de manière apaisée les différents modes de transport par une requalification de l'espace public.

Desserte en transports collectifs :

Réalisation d'une ligne de Trambus sur sa totalité de la rue (ligne T3 de Chantepie à Saint Grégoire) permettant d'accroitre la performance des transports collectifs.

Desserte pour les modes actifs :

Améliorer les circulations des cycles via le schéma directeur vélo s'articulant sur le Réseau Express Vélo : des voies qualitatives permettant une liaison efficace entre les principales communes de la métropole et le centre-ville de Rennes. Une voie de ce réseau emprunte une partie du linéaire de la rue de Chateaugiron : liaison au croisement du carrefour du boulevard Villebois-Mareuil vers la commune de Chantepie

Stationnement :

Les stationnements, public et privé, devront être repensés en cohérence avec les partis d'aménagement.

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Légende

Patrimoine Bati d'Intérêt Local

Principales affectations

Secteur urbain mixte

Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère

Espace vert et nature en ville

Espace public de type voirie à aménager ou requalifier

Evasement

Lieux singuliers

Continuité végétale

Retrait de construction

Elément architectural à préserver

Orientation principale du bâti

Axe de composition

Arbre à préserver ou à créer

Espace public de proximité

Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier (RU)

Centralité de quartier

Equipement de quartier structurant

Façade urbaine structurée à conforter / structurer

Axe de vue

Traitement urbain particulier

Point de vue

Principes de déplacements (à conforter ou à créer)

Voie structurante existante ou à créer

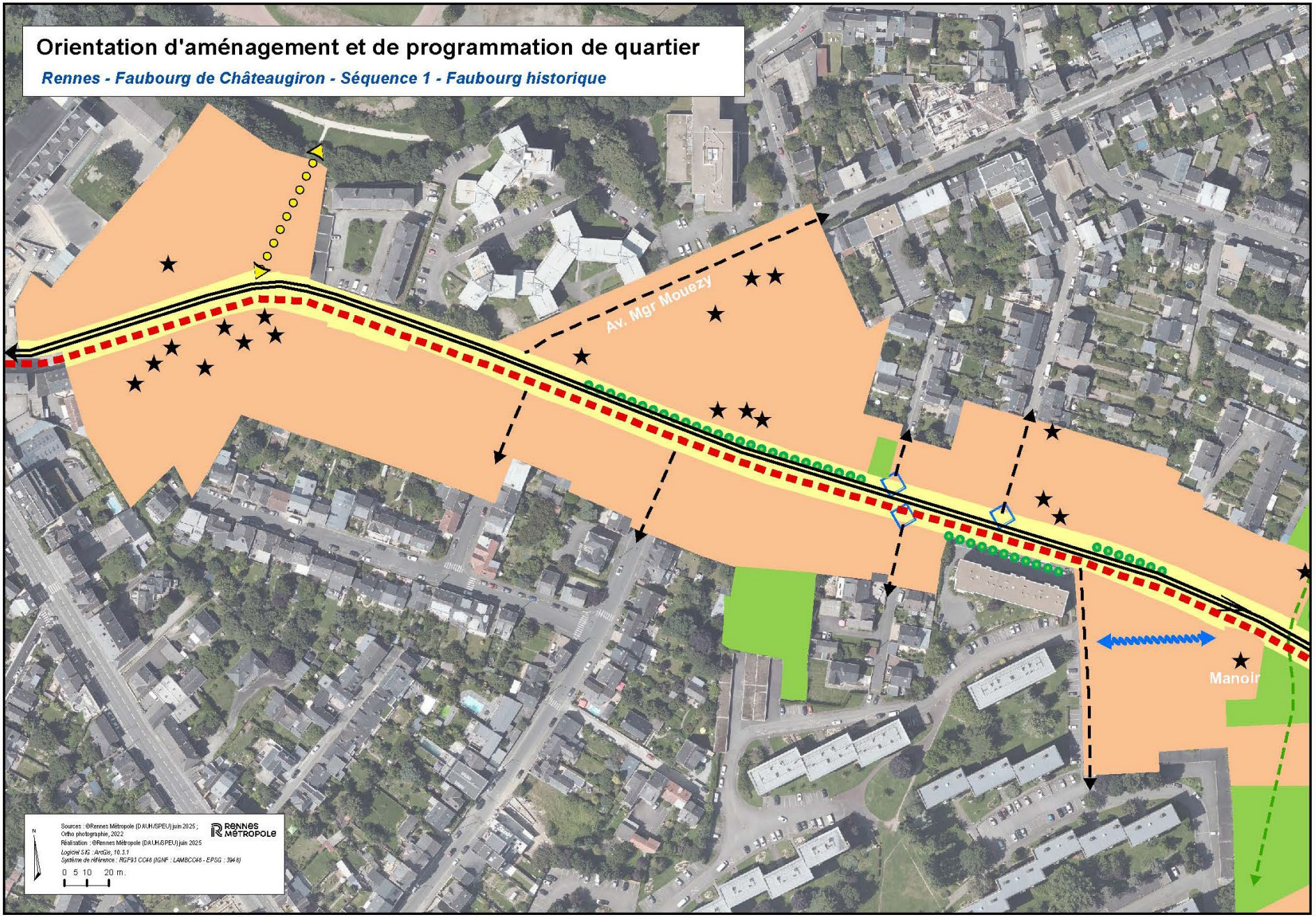
Voie de desserte existante ou à créer

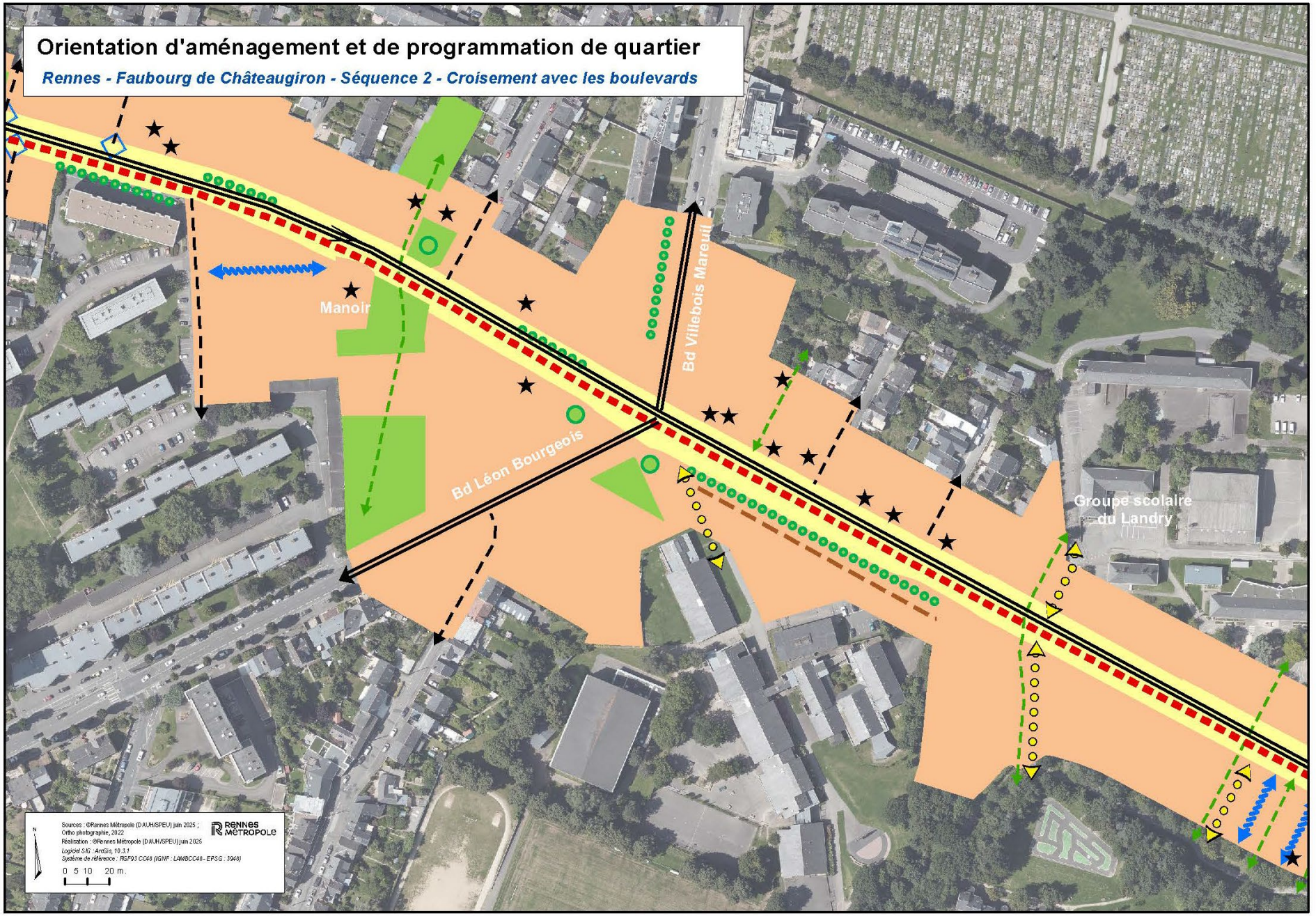
Desserte structurante en TC

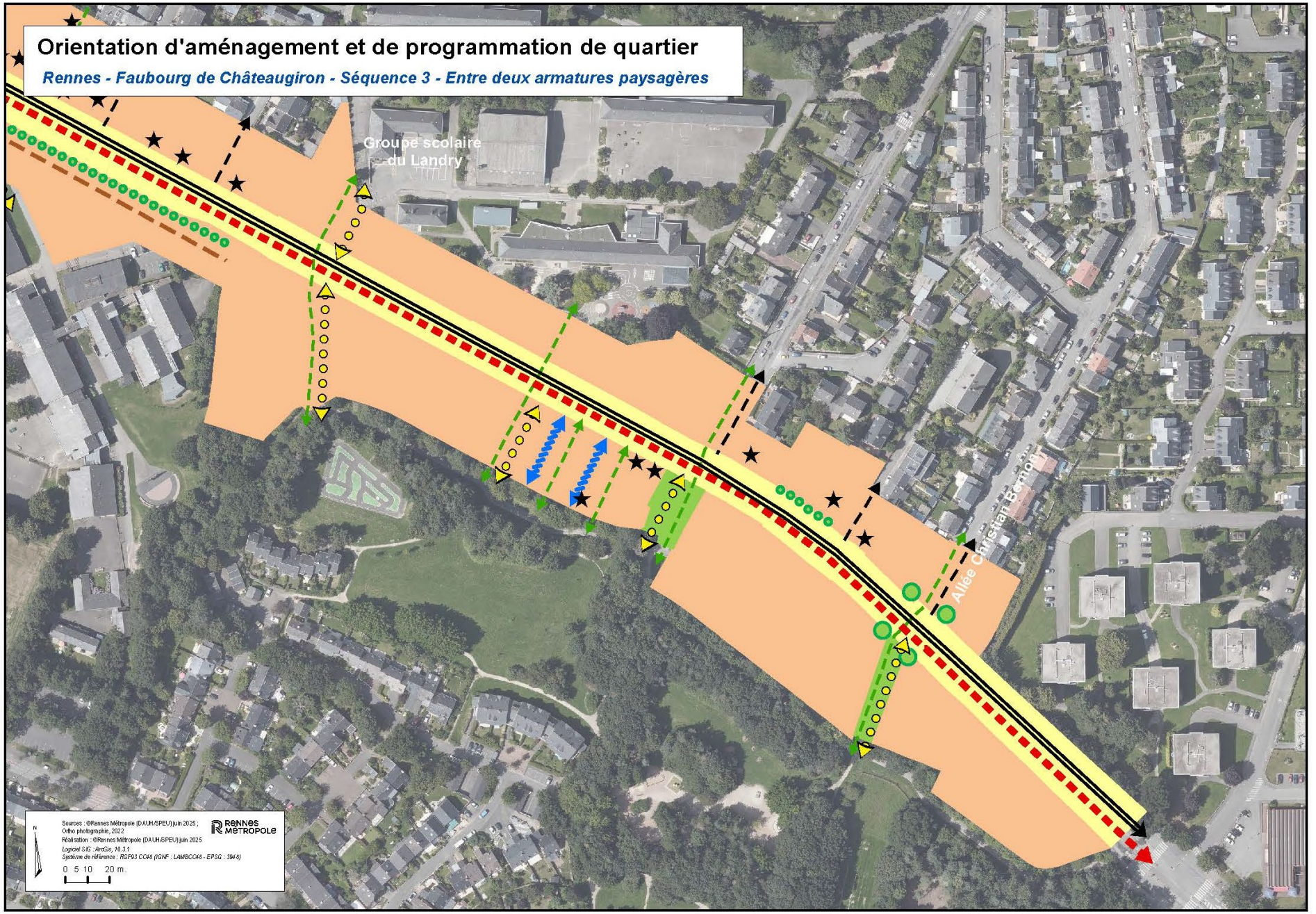
Cheminement piéton/cycle à aménager ou à conforter

Contexte

Cours d'eau

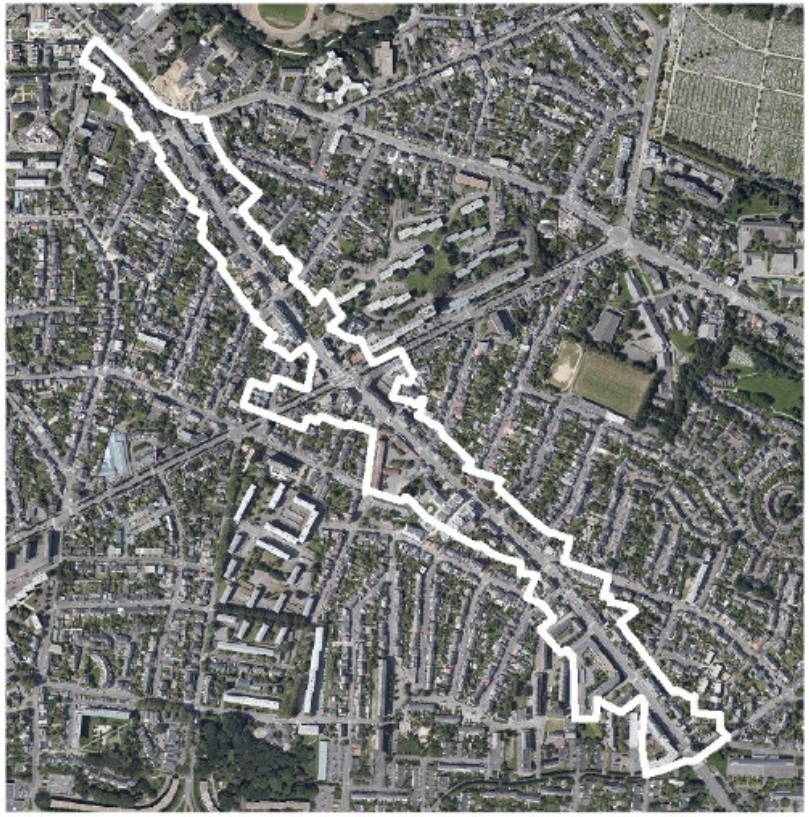

Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Châteaugiron - Séquence 1 - Faubourg historique
Av. Mgr Mouezy
Manoir
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025 ; Ortho photographie, 2022
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 5 10 20 m.
Rennes Métropole


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Châteaugiron - Séquence 2 - Croisement avec les boulevards
Manoir
Bd Villebois Mareuil
Bd Léon Bourgeois
Groupe scolaire du Landry
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025 ; Ortho photographie, 2022
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
RENNES MÉTROPOLE
0 5 10 20 m.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Châteaugiron - Séquence 3 - Entre deux armatures paysagères
Groupe scolaire du Landry
Allée Christian Bernot
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025 ; Ortho photographie, 2022
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 5 10 20 m.

B. Faubourg de Vern

Un axe de renouvellement de la ville





Description du site

Les rues de Chateaugiron et de Vern font suite à la rue de Saint-Hélier, faubourg très ancien, séparés par l'arrivée de la voie ferrée au milieu du 19ème siècle (1857). L'église Saint-Hélier, point haut, constitue un point singulier et introduit la séparation du faubourg Saint Hélier entre les rues de Vern et la rue de Châteaugiron. La croix de chemin dite croix Saint-Hélier (calvaire érigé en 1832 à l'emplacement d'une ancienne chapelle) et un arbre remarquable, un tilleul mettent en valeur ce carrefour.

Le site de l'OAP correspond au tracé du faubourg historique depuis l'église Saint Hélier au droit de la rue Adolphe Leray jusqu'au croisement avec les rues Monsieur Vincent et de Bel Air. La continuité du faubourg jusqu'à la rocade n'est pas incluse dans la présente OAP étant donné qu'elle est constituée de tissus urbains plus récents (ZAC de la Poterie, quartier du Blosne) et non inclue en zone UB au PLUi en tant qu'axe de renouvellement urbain.

Superficie

Environ 15 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles sont la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler**
  - **orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "**

- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et végétal
- Lutter contre les ilots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique en évitant les corridors urbains
- Diversifier les formes urbaines
- Participer à la vie des quartiers environnants
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité qui assurent l'animation des rez-de-chaussée
- Accompagner la transformation des espaces publics liée notamment au développement des transports collectifs.

Vocation et programmation

Vocation : renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg en favorisant son renouvellement urbain par des constructions collectives.

Mixité fonctionnelle : conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg en favorisant les rez de chaussée actifs.

Mixité sociale : Les programmations de logements doivent s'inscrire 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.

Densité minimale attendue : Sans objet

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur **5** séquences urbaines identifiées le long du faubourg.

- **Séquence 1 : "le faubourg ancien"** (de l'église Saint-Hélier à la rue de Belleville, le pas Saint-Hélier)

Jalonnée de bâtiments patrimoniaux anciens datant jusqu'au XVIIIe siècle sur la rive ouest de la rue de Vern, cette séquence représente la partie historique la plus ancienne du faubourg de la rue de Vern. L'implantation des constructions marque le tracé historique sinueux du faubourg. Le pas Saint-Hélier situé à la jonction entre la rue de Vern et Châteaugiron est marqué par la présence de 2 tilleuls de qualité et d'un bâtiment historique d'angle. Ces éléments historiques fabrique l'ambiance urbaine des lieux.

Principes d'aménagement :

- Respecter les qualités de cette séquence par des insertions harmonieuses au contexte à savoir :
  - Un alignement en cohérence avec le front bâti historique
  - Un gabarit répondant à l'échelle des bâtis existants identifiés au patrimoine bâti
  - Un raccordement aux bâtis existants.
- Les cœurs d'îlots verts seront préservés et renforcés en accompagnement du bâti historique.

- **Séquence 2 : "les coteaux de la Vilaine"** (de la rue de Belleville à la rue Michel Colomb)

Une dissymétrie des constructions entre la rive ouest et est marque cette séquence. La partie ouest comprend de nombreux bâtis d'intérêt patrimoniaux, des constructions majoritairement de l'entre-deux guerres, avec une matérialité en pierre de schiste ou de grès qui qualifie l'ambiance urbaine de cette partie. Quelques arbres ou des jardins agrémentent le paysage de la rue, aujourd'hui très minérale.

Par ailleurs, la rue de Vern sur cette séquence sillonne sur le coteau de Vilaine, les tracés des îlots s'inscrivent dans cette géographie en étant perpendiculaires à l'ancien bras de Vilaine présent sur l'actuelle promenade Georges Brassens.

Principes d'aménagement :

- Préserver des percées visuelles vers les cœurs d'îlots verts sur la rive ouest
- Assurer des perméabilités végétales ou un recul des constructions à végétaliser selon la situation urbaine
- Favoriser une matérialité en pierre
- Marquer les entrées de rue par notamment l'introduction de végétal.

- **Séquence 3 : "le carrefour des 4 banques"** (de la rue Michel Colomb à la rue Francisco Ferrer)

Coupé par le tracé de contournement du boulevard Léon Bourgeois, la rue de Vern identifie une séquence hybrides de différentes époques entre tissus anciens à l'alignement et constructions en retrait.

Principes d'aménagement :

- Préserver sur la partie est, l'échelle et le gabarit des constructions existantes.
- Assurer un recul des constructions sur la partie ouest pour favoriser une végétalisation en bordure d'espace public amorçant l'alignement d'arbres existants du boulevard Léon Bourgeois.
- Mettre en place une percée visuelle vers le cœur d'îlot vert sur la partie sud-ouest

- **Séquence 4 : "l'irrigation depuis Châteaugiron"** de la rue Francisco Ferrer à la rue de la Poterie

L'école Carl Bahon représente un marqueur historique fort de cette séquence avec un bâti bas en alignement en schiste rouge. Les constructions d'entre-deux guerres en pierre sont plus parsemées. Le tracé des voieries de la rive Est ne se prolonge pas sur la partie ouest et butent sur un îlot au linéaire continue de l'école Carl Bahon à la rue Albert Thomas, face à la rue de Poterie.

Principes d'aménagement :

- Favoriser le bâti en peigne pour donner de la profondeur et assurer des continuités visuelles aux rues de la rive est.
- Aménager des espaces paysagers sur rue
- Intégrer des perméabilités végétales.

- **Séquence 5 : "vers le chemin de ronde"** (de la rue de la Poterie à la rue Monsieur Vincent)

La rue de la Poterie est une rue historique menant aux hameaux de la Poterie inscrit sur l'ancien chemin de ronde du secteur sud de la ville de Rennes. A la pointe de la rue de la Poterie, on retrouve un bâti historique de type maisons à boutique, mémoire des lieux. Cette pointe marque le début d'un îlot complexe compris entre la rue de la Poterie et la rue de Vern et qui s'étend jusqu'à la rue de Monsieur Vincent.

Principes d'aménagement :

- Préserver et mettre en valeur le bâti historique de type maisons à boutique
- Maintenir et prolonger le principe de retrait de la voie des constructions des années 90 sur la rive ouest afin de consolider cet élargissement de la voie.
- Renforcer le caractère végétal du parking public au carrefour de la rue Monsieur Vincent et de la rue de Vern, de manière à marquer le carrefour et la transition avec la séquence paysagère plus au sud vers l'entrée de ville.

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : ménager des connexions des cœurs d'ilots végétales vers la rue de faubourg afin de réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain et éviter l'effet "canyon" de la rue. Accompagner ce dispositif par la création d'alignement et de plantation d'arbre sur l'espace public.

Qualité des constructions : Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg. Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

Risques : 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.

Servitude : Servitudes aéronautiques de dégagement (T4 - T5). Servitude relative à l'établissement des lignes électriques aériennes et/ou souterraines de distribution (I4).

4/ Mobilité

Accès automobile : La rue de Vern fait partie des axes de circulation structurant de la ville qui connectent les rues de quartier.

Desserte en transports collectifs : La desserte en transport en commun performant est assurée par la ligne de bus C2 tout au long de la rue de Vern.

Desserte pour les modes actifs : Des pistes cyclables sont présentes le long de la voie de faubourg.

Stationnement : Sans objet

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Légende

★ Patrimoine Bati d'Intérêt Local

Principales affectations

- Secteur urbain mixte
- Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère

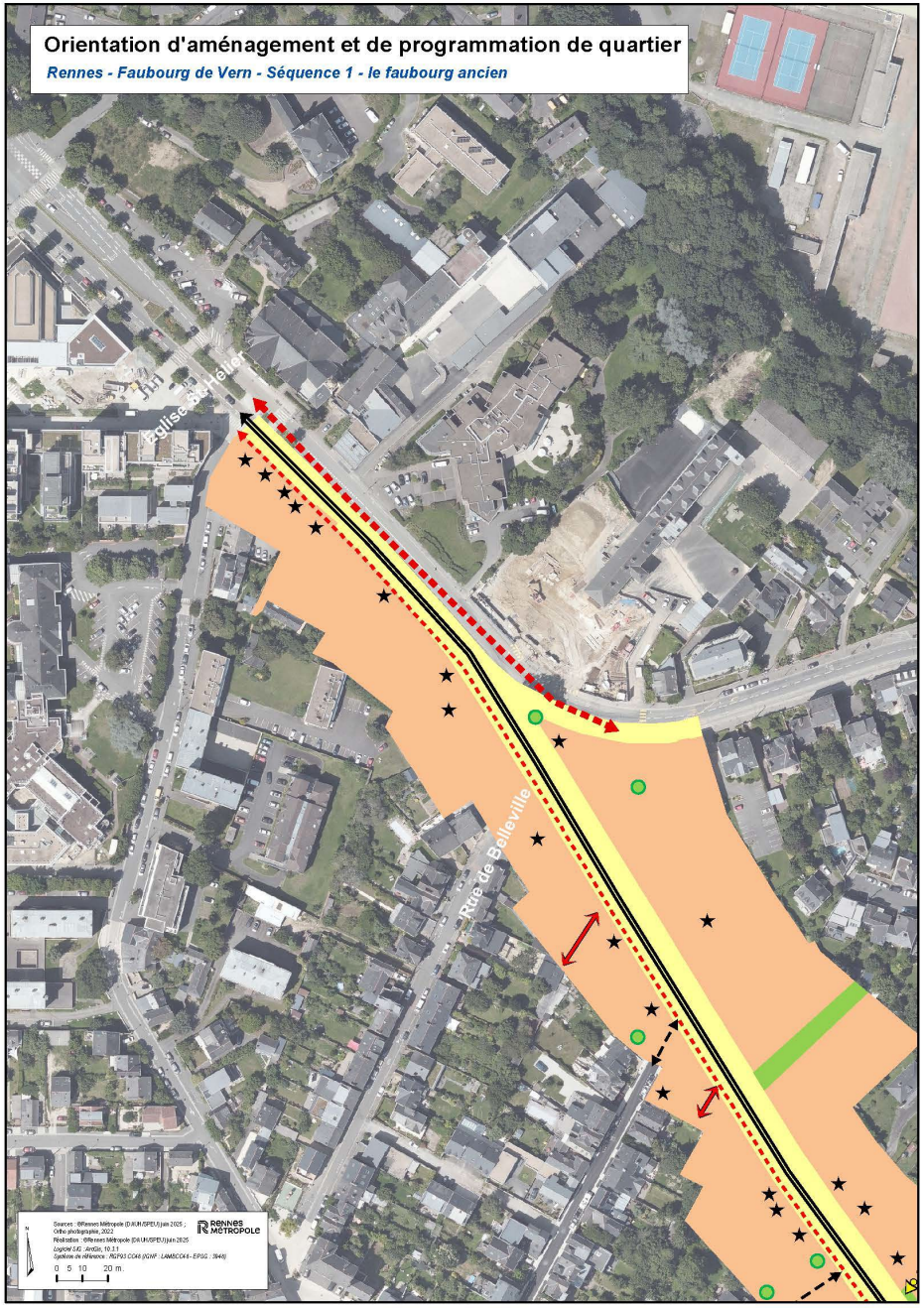
- Espace vert et nature en ville
- Espace public de type voirie à aménager ou requalifier
- Evasement
- Lieux singuliers
- Continuité végétale
- Retrait de construction
- Elément architectural à préserver
- Orientation principale du bâti
- Axe de composition
- Arbre à préserver ou à créer
- Espace public de proximité
- Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier (RU)
- Centralité de quartier
- Equipement de quartier structurant
- Façade urbaine structurée à conforter / structurer
- Axe de vue
- Traitement urbain particulier
- Point de vue

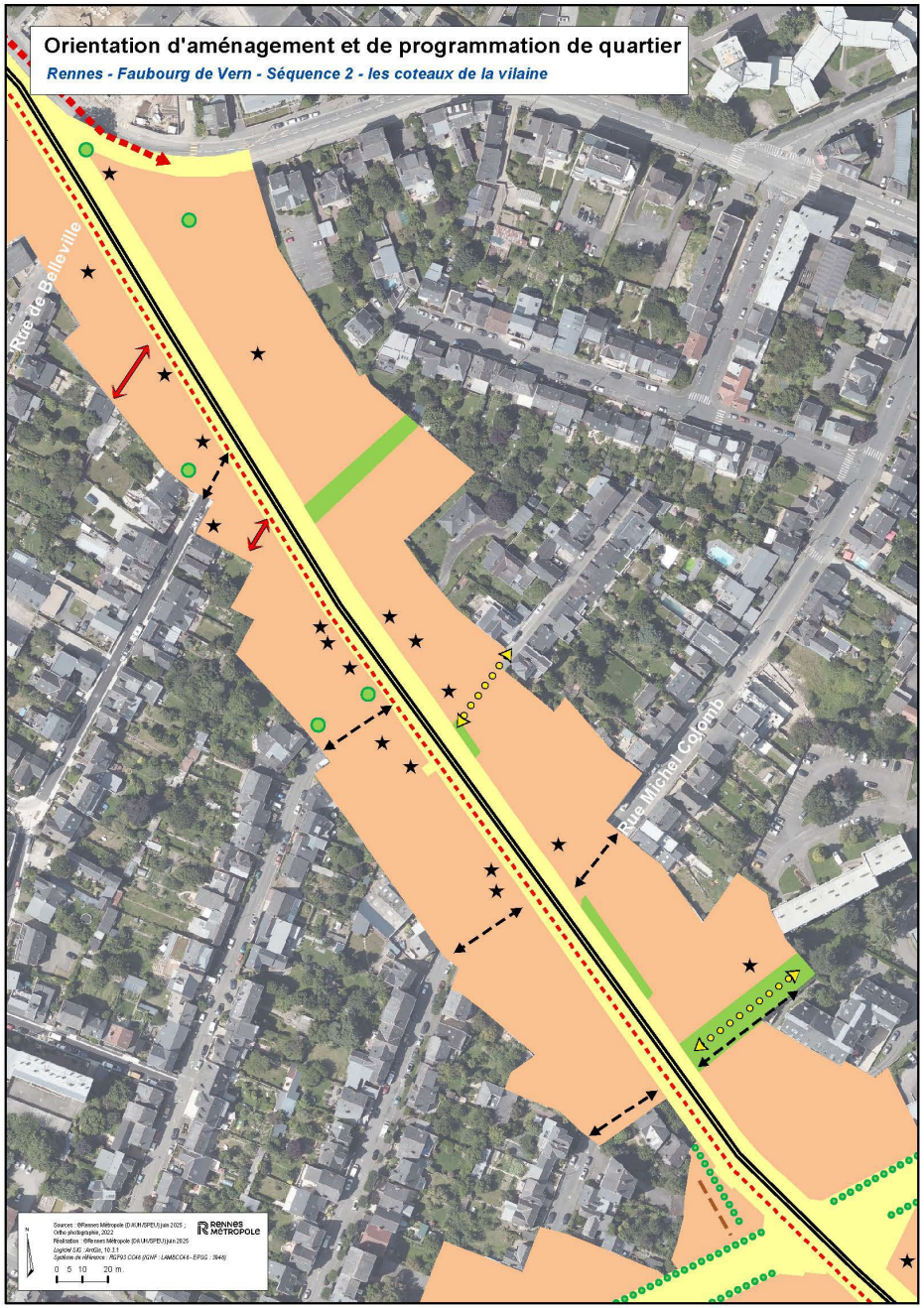
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)

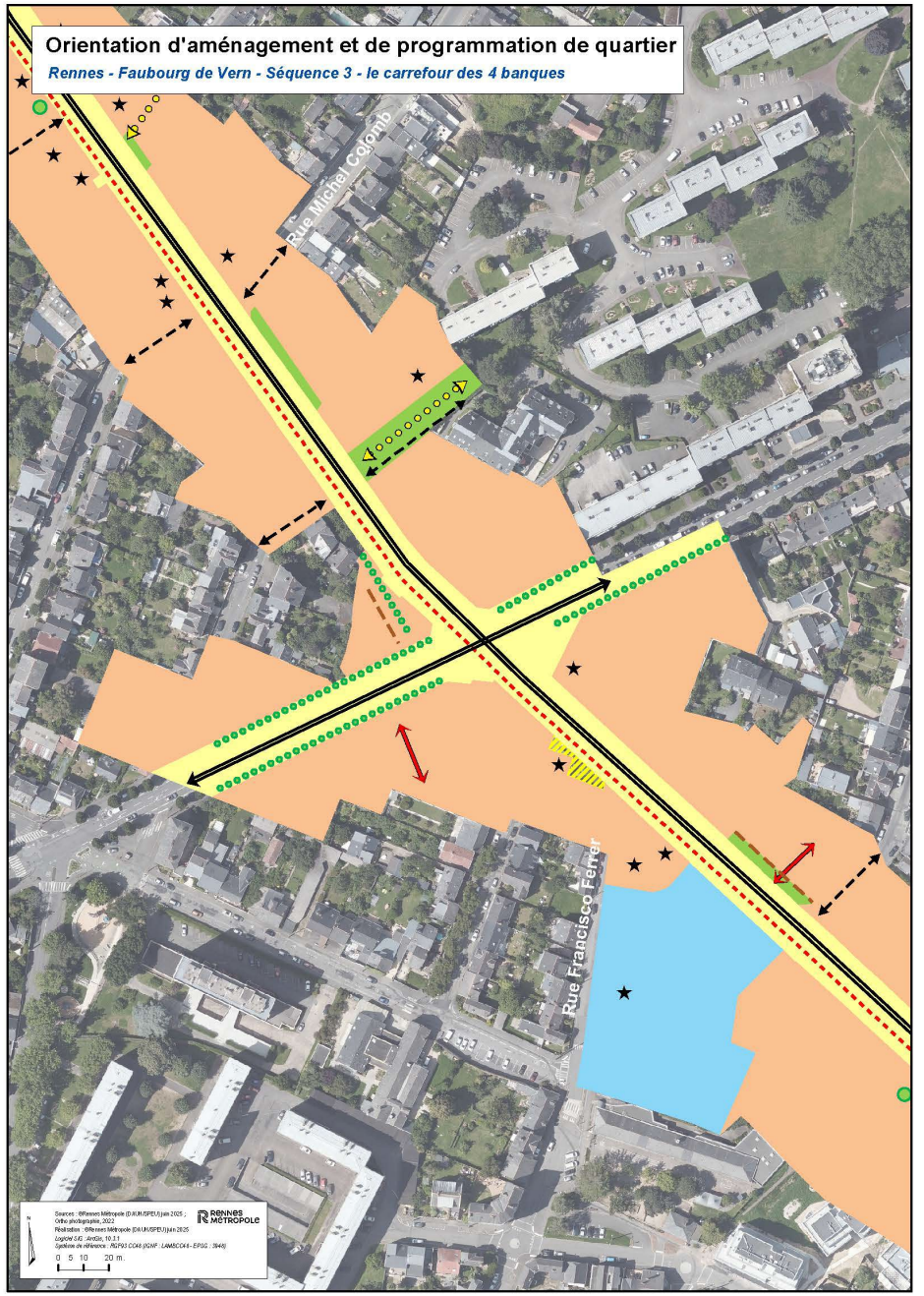
- Voie structurante existante ou à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Desserte structurante en TC
- Cheminement piéton/cycle à aménager ou à conforter

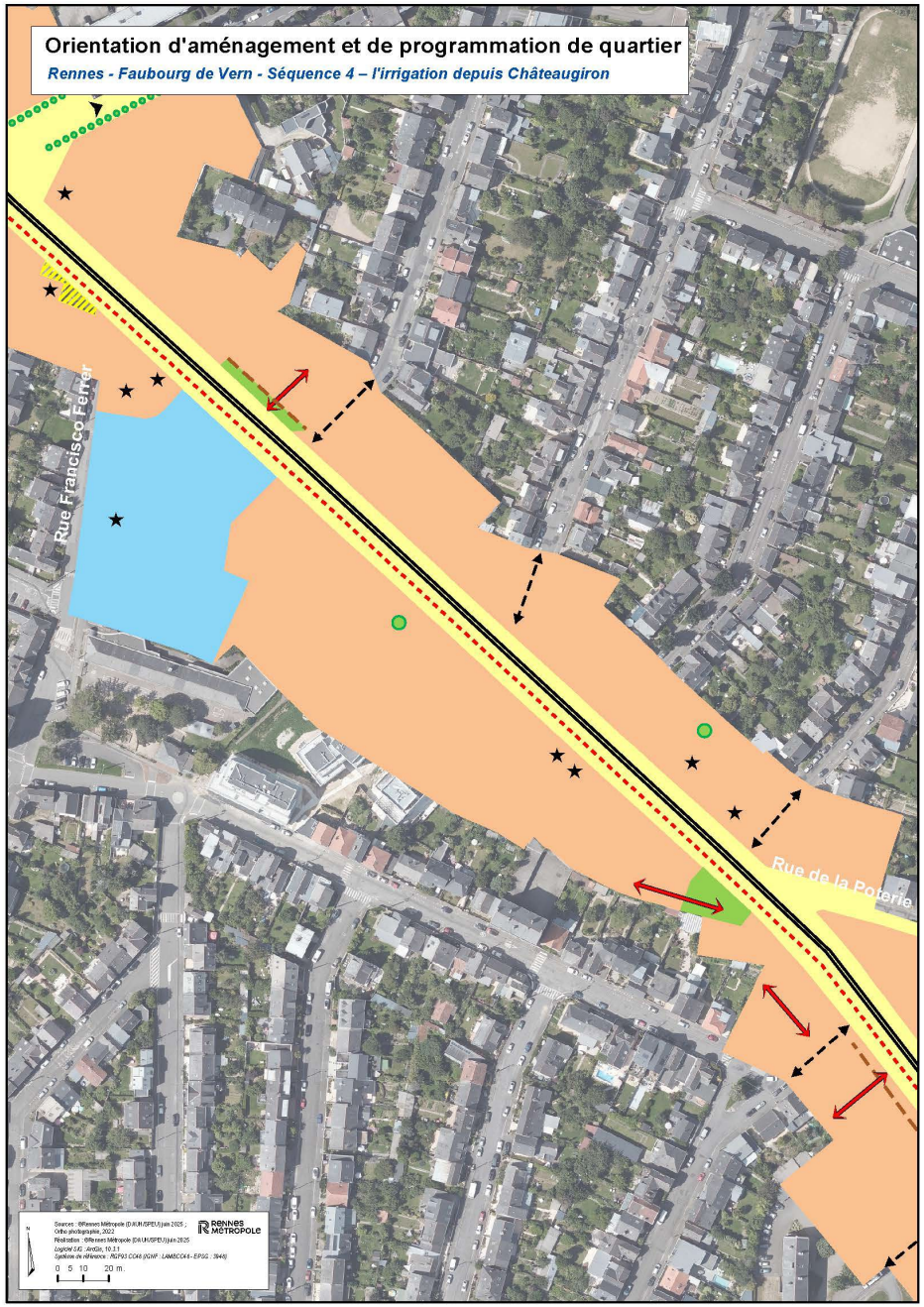
Contexte

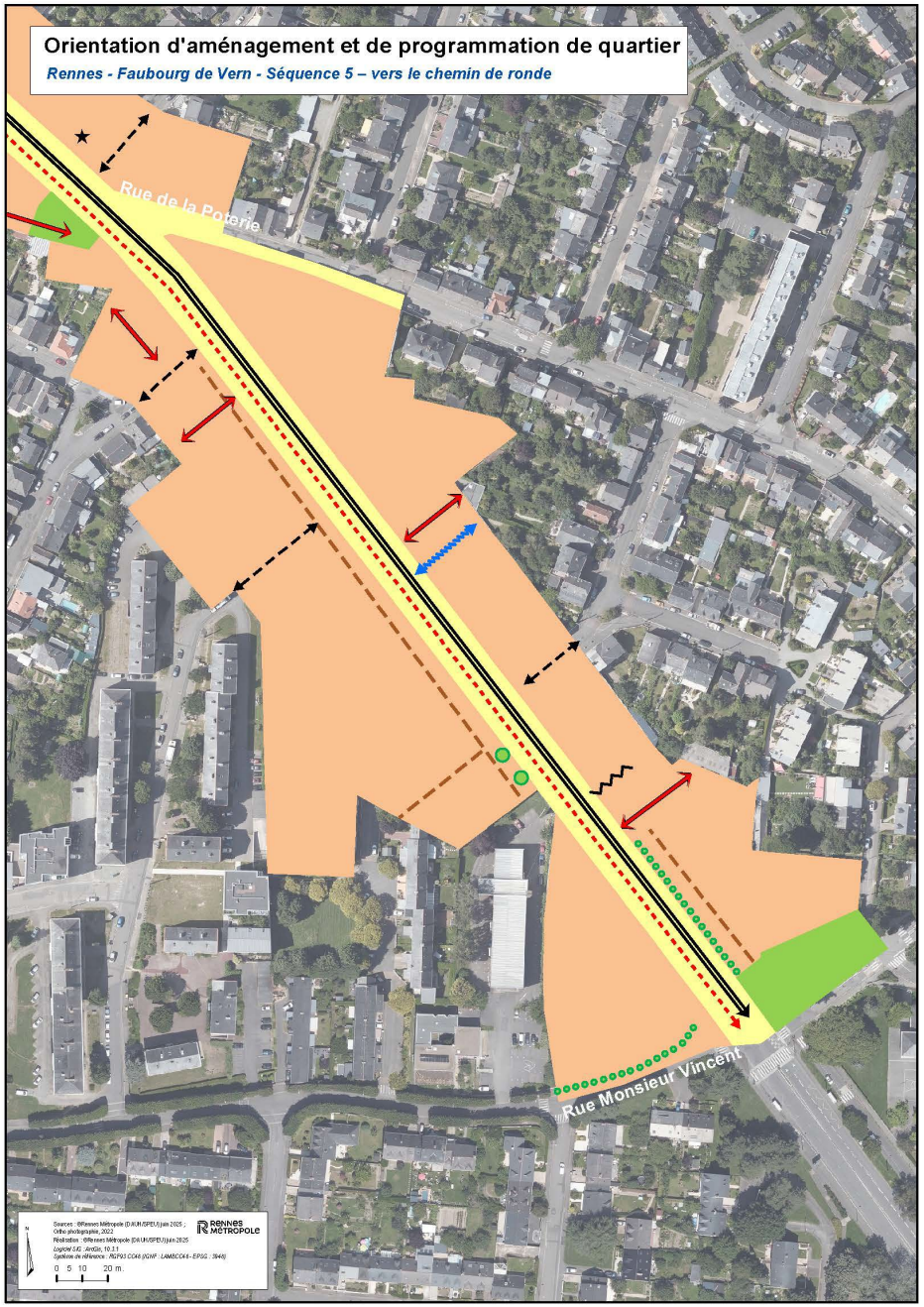
- Cours d'eau




Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Vern - Séquence 2 - les coteaux de la vilaine
Rue de Belleville
Rue Michel Colomb
RENNES MÉTROPOLE
0 5 10 20 m.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Vern - Séquence 3 - le carrefour des 4 banques
Rue Michel Colomb
Rue Francisco Ferrer
RENNES MÉTROPOLE
0 5 10 20 m.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Vern - Séquence 4 – l'irrigation depuis Châteaugiron
Rue Francisco Ferrer
Rue de la Poterie


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Vern - Séquence 5 – vers le chemin de ronde
Rue de la Poterie
Rue Monsieur Vincent

C. Faubourg de Fougères

Un axe de renouvellement de la ville





Description du site

Le site correspond au tracé du faubourg historique en direction de la ville de Fougères. Il s'étend depuis le boulevard de la Duchesse Anne jusqu'au rond-point des Gayeulles. La constructibilité vers des logements collectifs y est favorisée par l'identification d'un zonage UB au PLUi représentatif de secteurs de renouvellement urbain de la ville où se concentre les équipements et commerces de proximité. Elle fait partie des axes de circulation structurants de la ville qui connectent les rues de quartier environnantes.

Une seule et même rue, caractérisée sur toute sa longueur (1,4 km) par son tracé suivant la ligne de crête entre les vallées de l'Ille et de la Vilaine. Pour autant, la rue de Fougères se compose de séquences bien distinctes. Du boulevard de la Duchesse Anne au parc des Gayeulles : à chaque séquence son ambiance, sa personnalité, selon son relief, son niveau de végétalisation, l'ouverture de ses espaces publics, la configuration de ses parcelles, les caractéristiques de son bâti…

Superficie

Environ 18 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles sont la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler**
  - **orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "**

- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et végétal
- Lutter contre les ilots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique en évitant les corridors urbains
- Diversifier les formes urbaines
- Participer à la vie des quartiers environnants
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité qui assurent l'animation des rez-de-chaussée
- Accompagner la transformation des espaces publics liée notamment au développement des transports collectifs.

Vocation et programmation

Vocation : renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg en favorisant son renouvellement urbain par des constructions collectives.

Mixité fonctionnelle : conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg en favorisant les rez-de-chaussée actifs.

Mixité sociale : Les programmations de logements doivent s'inscrire 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.

Densité minimale attendue par le SCoT : sans objet

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur **3** séquences urbaines identifiées le long du faubourg.



- **Séquence 1 : Faubourg Historique** (du boulevard de la Duchesse Anne à l'Octroi boulevard de Metz

Cette première partie est marquée par un patrimoine bâti de qualité et une diversité de matériaux (grès, schiste, brique) que l'on retrouve dans de nombreux bâtiments identifiés au PLUi sur les deux rives de la rue. La végétation est très présente, arbres, boisements et cœurs d'îlots se devinent depuis la rue dont les constructions alternent entre patrimoine souvent implanté en retrait et constructions modernes à l'alignement.

Le patrimoine végétal présent ponctuellement souvent en accompagnement de patrimoine bâti, mérite d'être complété afin de favoriser la continuité visuelle des espaces verts de part et d'autre des rives et le long du faubourg et d'éviter l'effet de corridor bâti.

Principes d'aménagement :

- Préserver la diversité bâtie
- Qualifier l'espace public en développant et maintenant des alignements bâtis variés
- Renforcer le caractère "en pointillés" de la rue composée de ruptures d'alignement et de perspectives vers les cœurs d'ilots qui sont autant de respirations et de révélateurs du paysage de crête.



Séquence en "pointillés"/

Illustration

- Rechercher à faire atterrir les pignons aveugles existants en y adossant des constructions qui se retournent avec des façades ouvertes.



Illustration : Faire atterrir les pignons



Illustration

- Conforter l'accompagnement végétal qui participe de la qualité de l'ambiance urbaine de la rue
- Mettre en œuvre des espaces de respiration (évasements) permettant de :
  - Mettre en valeur les cœurs d'îlots
  - Rendre perceptible le paysage originel en profondeur, mémoire du site
  - Offrir des respirations le long de la rue.

Révéler la jonction des deux thalwegs situés à mi-parcours de cette première séquence, dont l'un descend vers la vallée de l'Ille au Nord et l'autre vers la vallée de la Vilaine au Sud. À cet endroit, la forte présence du végétal de part et d'autre de la rue doit être préserver et mis en valeur afin de mettre en exergue cette topographie singulière.



- **<u>Séquence 2 : Les grandes pièces</u>** (de l'Octroi à la rue G. Charpentier)

Cette deuxième séquence est marquée par des matériaux de type schiste, grès... et une végétalisation proche de la séquence précédente mais dans une disposition plus continue qui s'étend du point marquant le paysage, au niveau de l'Octroi, au point haut de la rue, près de l'impasse Charles-Marie Widor.

Ce site spécifique, au carrefour de l'Octroi, Boulevard de Metz et Rue de Fougères, représentent un lieu singulier dont les orientations sont précisées au chapitre 18. Lieux singuliers, "Site au croisement des boulevards de Metz, Albert Burloud et la rue de Fougères"

En outre, cette séquence est ponctuée de part et d'autre part de "grandes pièces" d'équipements et d'espaces publics dont les vastes emprises, directement accrochées sur la rue, rompent avec la succession des parcelles étroites et bâties à l'alignement : on trouve ainsi successivement le stade Courtemanche, la place Georges Bernanos et le parc de Maurepas.

Historiquement, là où débouche aujourd'hui l'impasse Charles-Marie-Widor se dressait jusqu'à la fin des années 1960 le "château de Maurepas", édifié au début du 17ème siècle. À cette époque où le faubourg était bordé de larges parcelles agricoles, c'est sur les terrains des quelques bâtisses comme celles-ci que le processus de densification débute.

La séquence est clôturée au carrefour entre la rue de Fougères et les rues Courteline et Gustave Charpentier, par un évasement de l'espace en raison de l'implantation en biais d'un grand immeuble de logement collectif, créant un "trapèze" situé à l'entrée du parc de Maurepas.

Principes d'aménagement :

- Révéler le point de bascule, au niveau de l'Octroi, entre les bassins versants de l'Ille et de la Vilaine, en créant une perspective vers le stade Courtemanche par le jeu d'une place donnant sur la rue de Fougères.
- Préserver et conforter le dispositif de constructions en retrait de l'alignement constitué de patrimoine bâti et végétal de qualité témoin de l'histoire du faubourg situé en amont de la place Bernanos, vers le centre-ville.
- Prendre en compte les principes d'aménagement du lieu singulier
- Aux abords de l'école de l'Assomption, le long de la rue de Fougères, assurer une transition entre les nouvelles constructions et le patrimoine végétal et bâti. Un évasement (*) est ainsi prévu au plan graphique.
- Solidifier la place Georges Bernanos en tant qu'espace public structurant du quartier et en accroche à la rue de Fougères

- Marquer l'angle sud-ouest de la place Georges Bernanos en prenant en compte l'échelle du site.
- Préserver le patrimoine bâti et végétal participant de l'ambiance de la rue de Fougères
- Élargir l'accès au square Francis Pellerin afin de permettre une connexion plus large et lisible de nature à restaurer la continuité nord sud de part et d'autre de la rue de Fougères. Cette liaison retrouvée doit être propice à connecter le cœur d'ilot végétal au nord irrigué par la rue Charles Marie Widor avec le parc de Maurepas au sud.
- Cette connexion trouve en outre un écho historique en ce qu'elle se situe à l'emplacement de l'ancien château de Maurepas.

- **Séquence 3 : Descente vers le plateau des Gayeulles** (de la rue G. Charpentier au rond-point des Gayeulles)

Cette dernière séquence se caractérise par une asymétrie entre les deux rives de la rue de Fougères :

- Rive sud, d'où partent plusieurs rues qui suivent les courbes de niveau (Courteline, Pierre Loti, Sophie Michel), les constructions sont implantées à l'alignement, sur des parcelles peu profondes ;
- Rive nord au contraire, des parcelles profondes accueillent des constructions en retrait de la rue, majoritairement en grès, avec des jardins plantés sur le devant



Illustration de la façade Nord de la rue de Fougère le long de la séquence 3

Principes d'aménagement :

- Maintenir le caractère asymétrique afin de préserver d'une part les arbres existants, et d'autre part les matériaux de façades des maisons et clôtures sur rue.
- Préserver le principe d'implantation des constructions en recul de la rue en rive nord y compris pour les nouvelles constructions ce qui permettra de conserver les plantations existantes et d'envisager la création d'un alignement d'arbres sur rue

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Ménager des connexions des cœurs d'ilots végétales vers la rue de faubourg afin de réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain et éviter l'effet "canyon" de la rue.

Accompagner ce dispositif par la création d'alignement et/ou de plantation d'arbre sur l'espace public.

Qualité des constructions :

Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg. Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

La matérialité spécifique en schiste, grès…est à retrouver dans les projets notamment sous forme de réemploi.

Risques :

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 :

Servitude relative à la protection des centres de réception contre les perturbations électromagnétiques - ZP Zone de Protection (assiette) (PT1).

Servitude de dégagement contre les obstacles à la navigation aérienne (T7).

4/ Mobilité

Accès automobile :

La rue de Fougères fait partie des axes de circulation structurant de la ville qui connectent les rues de quartier. La voie est ainsi partagée entre la circulation automobile et des voies dédiées aux transports en communs.

Desserte en transports collectifs :

La desserte en transport en commun performant est assurée par des lignes de bus dans la partie sud du faubourg jusqu'au parc de Maurepas

Desserte pour les modes actifs :

Des pistes cyclables sont présentes dans la partie nord du faubourg entre la rue Courteline et le rond-point des Gayeulles. Les voies cycles sur le reste du faubourg sont partagées.

Stationnement :

Les stationnements, public et privé, devront être repensés en cohérence avec les partis d'aménagement, dans un souci de minimiser la place de la voiture et en cohérence avec les normes précisées au PLUi.

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière

Légende

Patrimoine Bati d'Intérêt Local

Principales affectations

Secteur urbain mixte

Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère

Espace vert et nature en ville

Espace public de type voirie à aménager ou requalifier

Evasement

Lieux singuliers

Continuité végétale

Retrait de construction

Elément architectural à préserver

Orientation principale du bâti

Axe de composition

Arbre à préserver ou à créer

Espace public de proximité

Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier (RU)

Centralité de quartier

Equipement de quartier structurant

Façade urbaine structurée à conforter / structurer

Axe de vue

Traitement urbain particulier

Point de vue

Principes de déplacements (à conforter ou à créer)

Voie structurante existante ou à créer

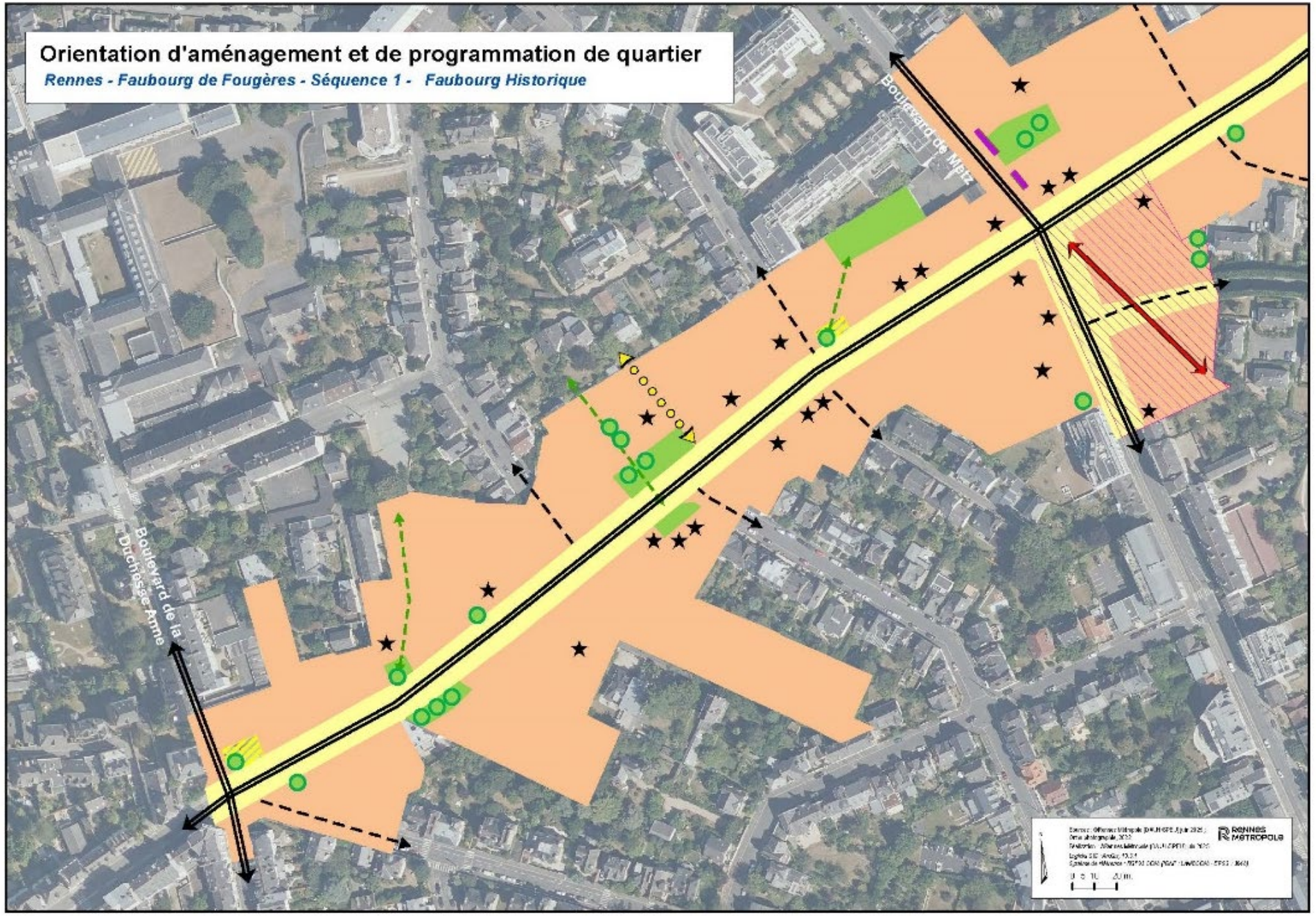
Voie de desserte existante ou à créer

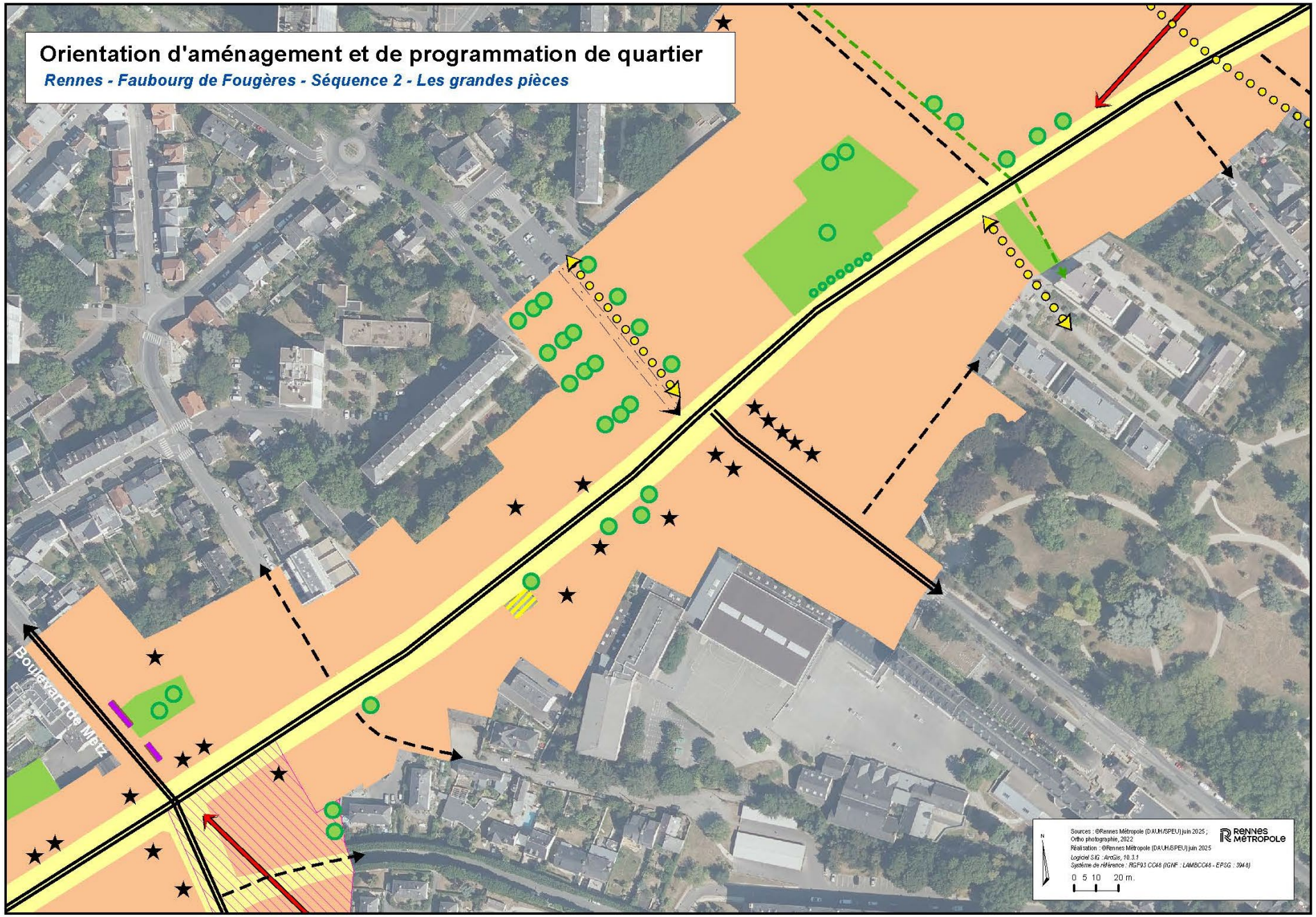
Desserte structurante en TC

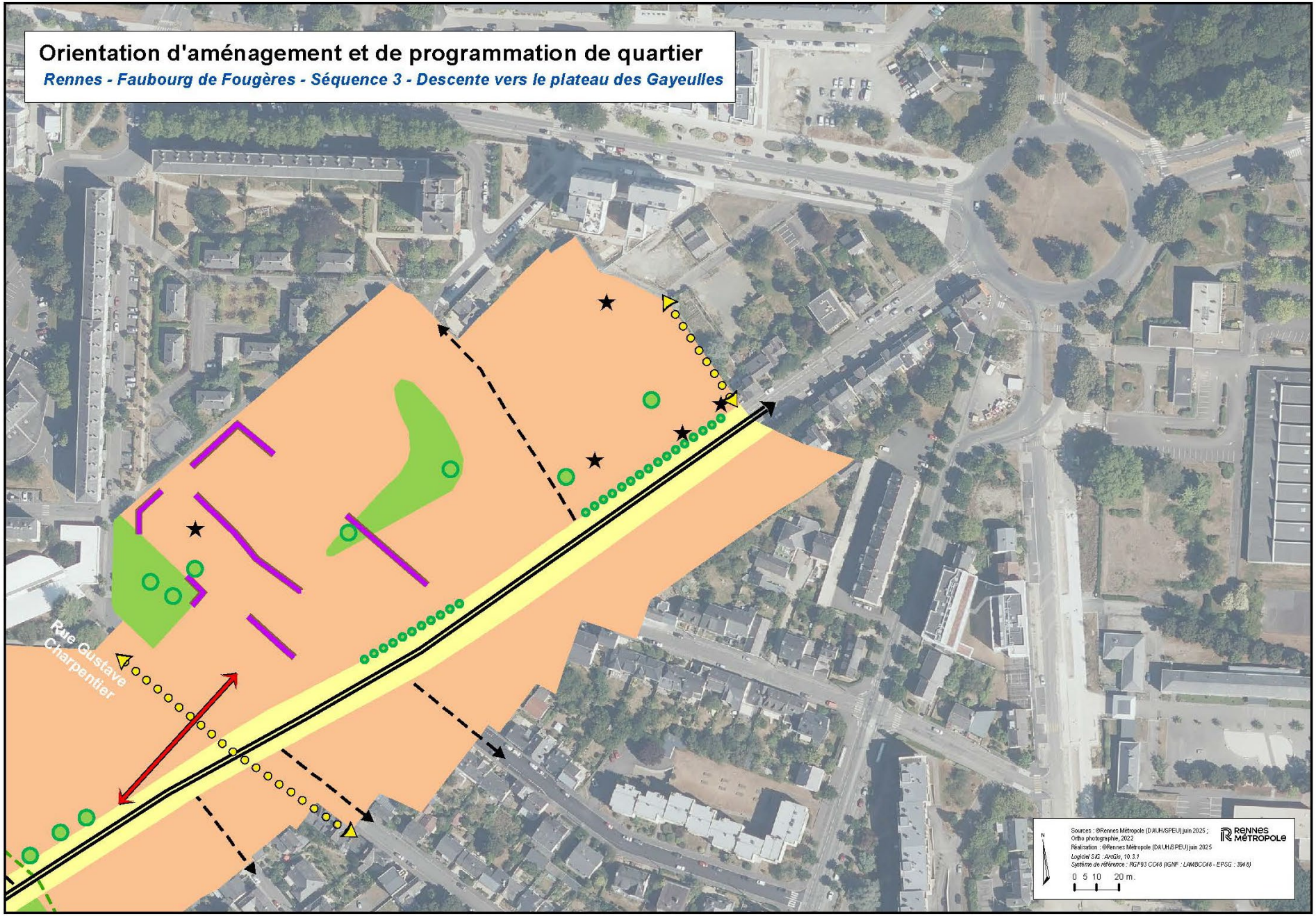
Cheminement piéton/cycle à aménager ou à conforter

Contexte

Cours d'eau


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Fougères - Séquence 1 - Faubourg Historique
Boulevard de Metz
Boulevard de la Duchesse Anne


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Fougères - Séquence 2 - Les grandes pièces
Boulevard de Metz
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025 ; Ortho photographie, 2022
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 5 10 20 m.


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Fougères - Séquence 3 - Descente vers le plateau des Gayeulles
Rue Gustave Charpentier
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025 ; Ortho photographie, 2022
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) juin 2025
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 5 10 20 m.

D. Faubourg de Nantes

Un axe de renouvellement de la ville





Description du site

Le site correspond au tracé du faubourg historique de l'entrée sud de la ville. Il est constitué par la rue de Nantes et le boulevard Georges Pompidou qui s'étendent depuis la rocade sud jusqu'au pont de la voie ferrée. La partie Est du faubourg est majoritairement situé sur le territoire de la ville de Rennes alors que sa partie Ouest est essentiellement sur la commune de Saint jacques de la Lande.

Jusqu'au milieu du 20ème siècle, la rue de Nantes conduisait jusque dans le centre de Rennes. Son tracé a été fractionné d'abord avec la construction du Colombier dans les années 1970, puis avec la dérivation de sa partie nord à la fin des années 1980 par l'aménagement du boulevard Pompidou pour mettre en continuité les boulevards de la Tour d'Auvergne et Mermoz. Aujourd'hui, la rue de Nantes s'étend sur 2.1 km entre la rocade et le pont Nitsch.

Pour autant, cet axe historique, témoignant du lien entre Rennes et Nantes, se compose de séquences bien distinctes. À chacune son ambiance, sa personnalité, selon son relief, son niveau de végétalisation, l'ampleur de ses espaces publics, la configuration de ses parcelles, la nature de son bâti…

Superficie

Environ 32 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles sont la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler**
  - **orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "**

- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et végétal
- Lutter contre les ilots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique en évitant les corridors urbains
- Diversifier les formes urbaines
- Participer à la vie des quartiers environnants
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité qui assurent l'animation des rez-de-chaussée
- Accompagner la transformation des espaces publics liée notamment au développement des transports collectifs.

Vocation et programmation

Vocation : renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg en favorisant son renouvellement urbain par des constructions collectives.

Mixité fonctionnelle : conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg en favorisant les rez de chaussée actifs.

Conforter la centralité de quartier au niveau de "l'ile de Nantes" et la renforcer pour favoriser la connexion des quartiers de part et d'autre du faubourg.

Mixité sociale : Les programmations de logements doivent s'inscrire 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.

Densité minimale attendue par le SCoT : Sans objet

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur **5** séquences urbaines identifiées le long du faubourg.



Illustration

L'île de Nantes de la rue Lobineau au boulevard Jacques Cartier

Les longues lanières du boulevard Jacques Cartier au boulevard Clémenceau

Les cours du boulevard Georges Clémenceau à la rue Robin Foucquet

Les faubourgs de la rue Robin Foucquet à la rue Ernest Psichari

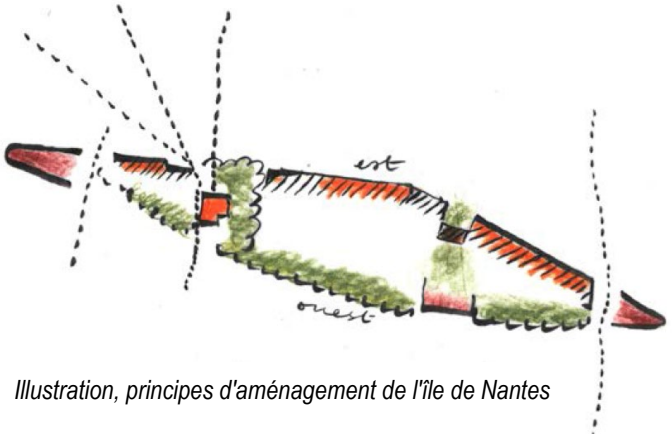
La ville parc de la rue Ernest Psichari à la rue Boberil

- **Séquence 1 : L'île de Nantes** (de la rue Lobineau au boulevard Jacques Cartier)

À son extrémité nord, la rue de Nantes est étroite, jalonnée de commerces de proximité. Les maisons inscrites au PBIL* qui la bordent, forment une séquence urbaine patrimoniale. Elle contraste avec le large boulevard Pompidou sur lequel sont organisés les principaux flux de circulation et qui, comme une tranchée urbaine, découvre l'arrière des maisons de la rue de Nantes originelle. De fait, il constitue une coupure et a enlevé à la rue ancienne son rôle d'irrigation du quartier. Sur le boulevard, l'espace public piétonnier est particulièrement restreint, sans traversées possibles qui permettent de relier aisément les deux côtés du quartier, isolant ainsi le secteur Mauconseil de celui de Villeneuve. Il en résulte un ilot urbain entre rue et boulevard, que l'on a nommé "île de Nantes".

Principes d'aménagement :

- Solidifier la forme de l'île (ilot en amande situé entre le boulevard Pompidou et la rue de Nantes) en construisant les « pointes » correspondant aux croisement nord et sud des voies.
- Le réaménagement de la voie doit permettre de revitaliser et requalifier le secteur par un épaississement de l'espace public afin de supprimer l'impression que le quartier est traversé par une autoroute urbaine (boulevard Pompidou). Cette redéfinition de l'espace urbain permet :
  - la valorisation des commerces de proximité afin de conforter la polarité commerciale du quartier créant le lien entre les rives Est et Ouest du faubourg
  - la libération des espaces constructibles dans les pointes de l'ile qui deviennent ainsi des lieux de projets à même de solidifier l'espace urbain.
- Conforter à l'est de l'île, le bâti identifié patrimoine au PLUi
- Conforter la continuité végétale à l'ouest le long du boulevard Pompidou
- Accompagner les traversées est-ouest en écho aux tracés des voies existantes et ainsi mieux relier les quartiers ente eux.



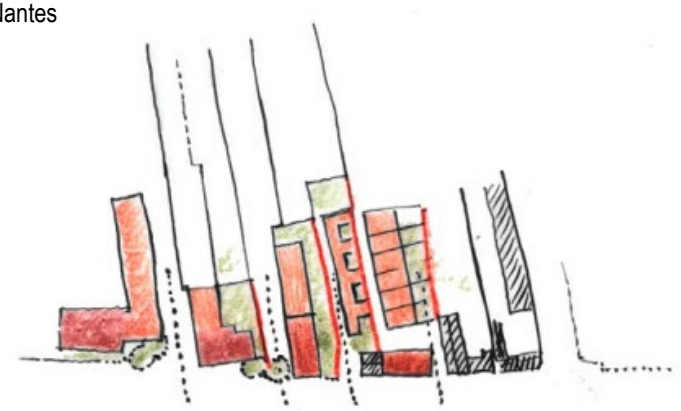
Illustration, principes d'aménagement de l'île de Nantes

- **Séquence 2 : Les longues lanières** (du boulevard Jacques Cartier au boulevard Georges Clémenceau)

La rue est bordée sur ses deux rives par un tissu urbain formé de "longues lanières", autrement dit de longues bandes de terrain, vestiges d'anciennes parcelles maraîchères, souvent adossées à des murs de schiste et dont l'urbanisation a gardé la trace via des venelles. Les parcelles individuelles sont organisées les unes derrière les autres dans la profondeur de la bande, ou "lanière", desservies par des allées qui créent des perspectives vers ces cœurs d'ilots.

Principes d'aménagement :

- S'inscrire dans le système des longues lanières matérialisé par les murs en schiste et le dessin du parcellaire en profondeur par rapport à la rue de Nantes.
- Préserver les murs en schiste structurant ce parcellaire
- Révéler la profondeur du site par l'orientation du bâti en peigne par rapport à la rue de Nantes



Illustration, principes d'aménagement des longues lanières

- **Séquence 3 : Les cours** (du boulevard Georges Clémenceau à la rue Robin Foucquet)

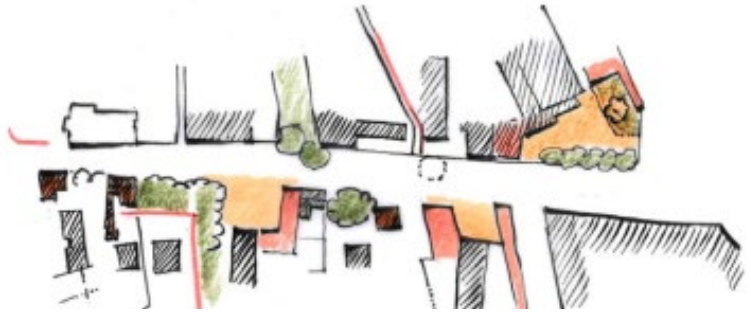
L'entrée de cette partie de la rue de Nantes est marquée par la présence d'éléments de patrimoine. Puis les constructions deviennent plus importantes, elles s'élèvent de chaque côté sur des parcelles, et sont souvent implantées en retrait, dégageant ainsi des espaces vides, qui forment des "cours" (occupées majoritairement par du stationnement) ouvertes sur l'espace public.

Principes d'aménagement :

Le bâti devra qualifier les vides disposés de part et d'autre de cette séquence parmi lesquels le parvis de saint-Yves.

Des espaces de respiration et de transition entre l'espace public et les constructions devront être préservés.

Les espaces de respirations sont propices à la plantation de grands arbres en bordure de l'espace public. Ces espaces privés visent à prolonger visuellement l'espace public.



Illustration, principes d'aménagement des cours

- **Séquence 4 : Les faubourgs** (de la rue Robin Foucquet à la rue Ernest Psichari)

On observe sur la rive Est que les parcelles et les constructions se positionnent en biais par rapport à la rue. Ces implantations sont un héritage du tracé des voies historiques (chemin de Saint-Yves et ancienne allée du château de Bréquigny) et de la façon dont le parcellaire se composait entre elles et la rue de Nantes.

Au contraire, sur la rive Ouest, la rue de Nantes présente ici un front bâti continu, où s'alignent commerces et activités. Le point d'orgue de ce linéaire est constitué par le supermarché en vis-à-vis de l'église. Aussi, les deux rives sont aujourd'hui dissymétriques dans leurs dispositions bâties ainsi que dans leurs usages (habitations d'une part, commerces de l'autre).

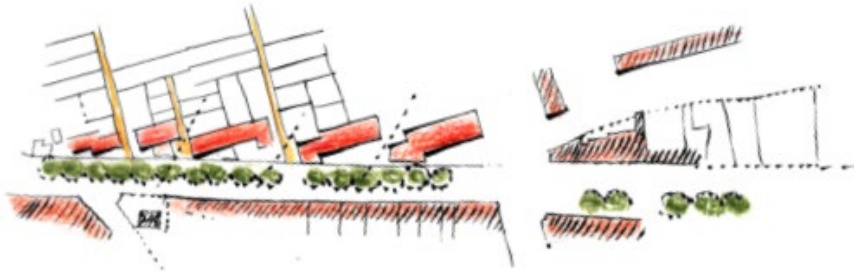
Cette dissymétrie s'inverse à partir du boulevard Albert 1er, avec la présence des commerces sur la rive est de la rue de Nantes et le retour à des implantations en front de rue et non plus en biais, tandis que les constructions de la rive ouest sont en retrait. On note aussi la présence de plusieurs maisons inscrites au patrimoine bâti d'intérêt local (PBIL).

Au regard des particularités urbaines du boulevard Albert 1er qui marque la transition entre 2 séquences, il représente un lieu singulier dont les principes d'aménagement sont définis dans la partie 18. Lieux singuliers.

Principes d'aménagement :

La constructibilité est abordée sur la base de la dissymétrie entre les rives est et ouest :

- La continuité bâtie à l'ouest est à préserver.
- Favoriser une discontinuité bâtie à l'est, avec une disposition dans la géométrie d'un parcellaire non parallèle à la rue de Nantes.
- Conforter cette géométrie par une implantation en oblique du bâti de manière à conserver la mémoire des anciens tracés, assurer une respiration de la rue et de ménager des vues vers les cœurs d'îlots.
- Développer un alignement d'arbres lorsque cela est propice afin de végétaliser cette partie de la rue de Faubourg



Illustration, principes d'aménagement de la séquence faubourg

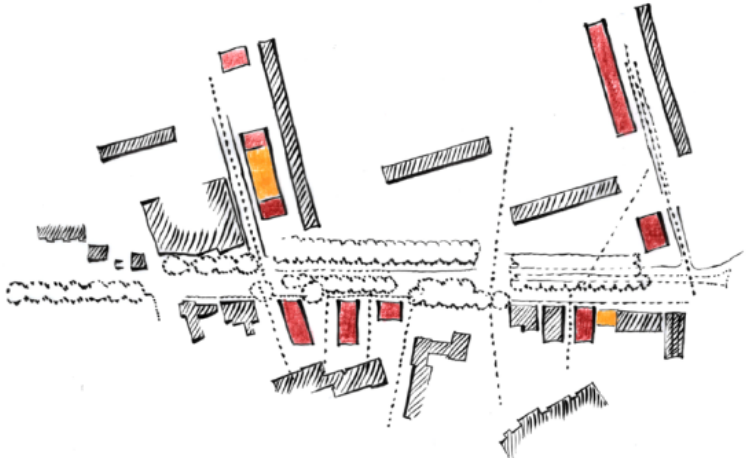
- **Séquence 5 : La ville parc** (de la rue Ernest Psichari à la rue Boberil)

Sur cette séquence, la rue de Nantes traverse la ville de Saint-Jacques de la Lande, puis repasse sur le territoire de Rennes jusqu'à la rocade. À l'est, le changement d'échelle et d'orientation du bâti, d'importants boisements, annonce la présence en 2ème rang des grands équipements que sont le complexe sportif de Bréquigny (salle Colette Besson, stade et piscine de Bréquigny), le lycée Bréquigny et le parc de Bréquigny. Ces espaces sont marqués par la présence importante de végétal autour des bâtiments qui forme une composition d'ensemble urbaine et paysagère.

Rive Ouest, les constructions récentes s'alignent en léger retrait jusqu'à la rue Le Guyader. Après le carrefour Le Guyader, jusqu'à la porte de Bréquigny, une bande de parcelles s'intercale pour partie entre la rue et le square du Haut Blosne, ensemble d'immeubles dans un cadre boisé.

Principes d'aménagement :

- L'orientation du bâti préserve ces caractéristiques de ville parc qui assure une composition urbaine au sein d'un espace paysager, le principe étant analogue de part et d'autre de la rue de Nantes, avec des différences sensibles liées aux emprises foncières et à la topographie.
- Sur la rive ouest, le recul des bâtiments doit permettre d'envisager à terme des plantations d'alignement sur rue jusqu'à la rue Le Guyader afin d'assurer les qualités paysagères de cette entrée de ville.
- Après le carrefour, sur la rive ouest, les nouvelles constructions devront prévoir des failles et des percées visuelles afin de profiter des boisements et espaces verts situés en arrière-plan.
- Sur la rive est, la disposition des bâtiments vise à renforcer le lien avec les grands équipements et le parc de Bréquigny en affirmant la lisibilité des liaisons de l'espace public.



Illustration, principes d'aménagement de la séquence ville parc

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Ménager des connexions entre les cœurs d'ilots verts et la rue de faubourg afin de réduire l'effet d'ilot de chaleur urbain et éviter l'effet "canyon" de la rue.

Accompagner ce dispositif par la création d'alignement et de plantation d'arbre sur l'espace public.

Qualité des constructions :

Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg.

Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

Risques : Zone de vigilance Air/bruit dans une emprise de 100 m de part et d'autre de la rocade.

Servitude : Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques (PT1) et servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2).

Servitudes aéronautiques de dégagement (T4 - T5)

4/ Mobilité

Accès automobile :

Requalifier l'espace public notamment sur la séquence "île de Nantes" pour réduire l'impact des voies automobile au profit des modes alternatifs de déplacement notamment piétons et cycles.

Faire coexister de manière apaisée les différents modes de transport.

Desserte en transports collectifs :

Développer un axe prioritaire bus permettant d'accroitre la performance des transports collectifs le long de cette voie de faubourg.

Desserte pour les modes actifs :

Améliorer les circulations des cycles via le schéma directeur vélo s'articulant sur le Réseau Express Vélo : des voies qualitatives permettant une liaison efficace entre les principales communes de la métropole et le centre-ville de Rennes. Deux voies de ce réseau empruntent une grande partie du linéaire de la rue de Nantes : la liaison vers Chartres-de-Bretagne d'une part, et la liaison vers St-Jacques-de-la-Lande et Bruz d'autre part

Stationnement : Sans objet

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Légende

★ Patrimoine Bati d'Intérêt Local

Principales affectations

- Secteur urbain mixte
- Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère

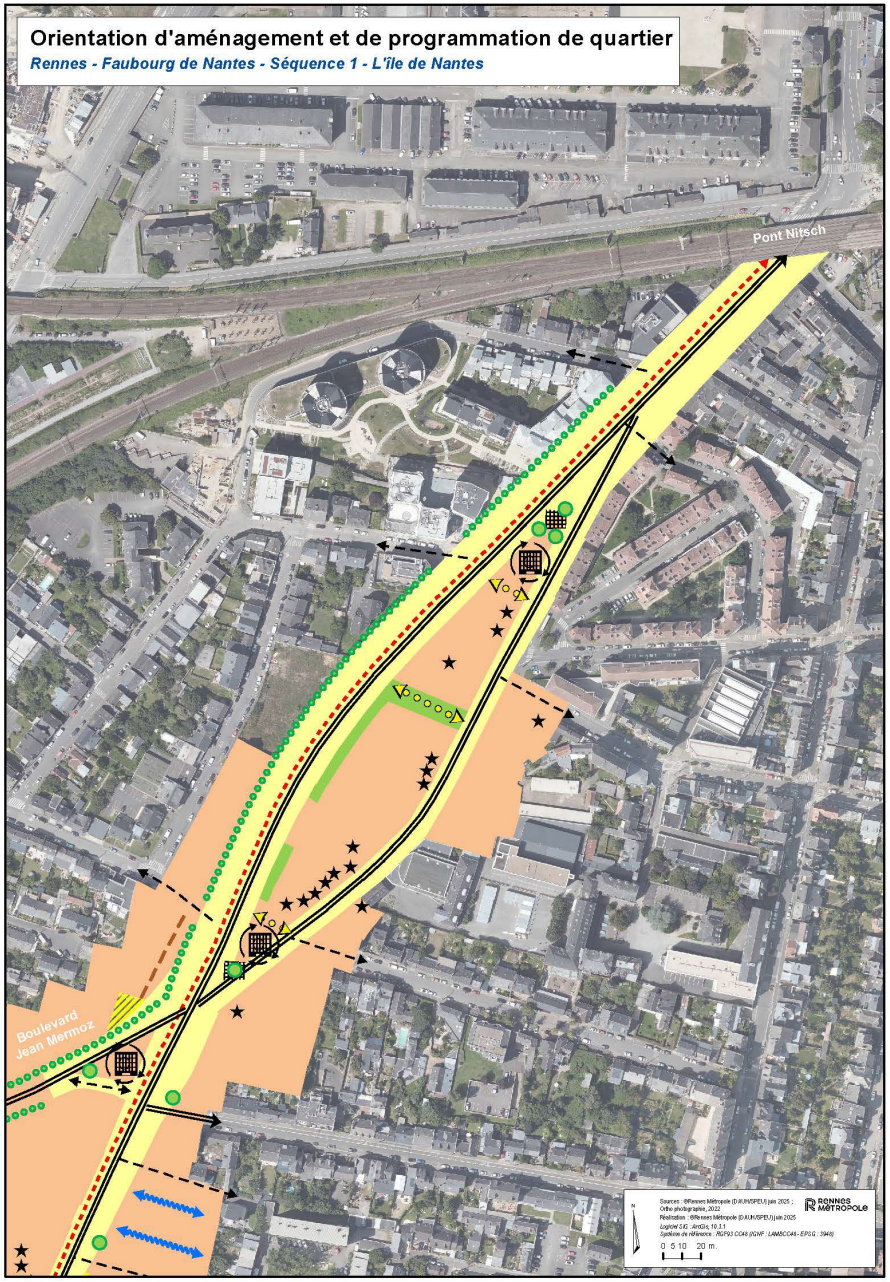
- Espace vert et nature en ville
- Espace public de type voirie à aménager ou requalifier
- Evasement
- Lieux singuliers
- Continuité végétale
- Retrait de construction
- Elément architectural à préserver
- Orientation principale du bâti
- Axe de composition
- Arbre à préserver ou à créer
- Espace public de proximité
- Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier (RU)
- Centralité de quartier
- e Equipement de quartier structurant
- Façade urbaine structurée à conforter / structurer
- Axe de vue
- Traitement urbain particulier
- Point de vue

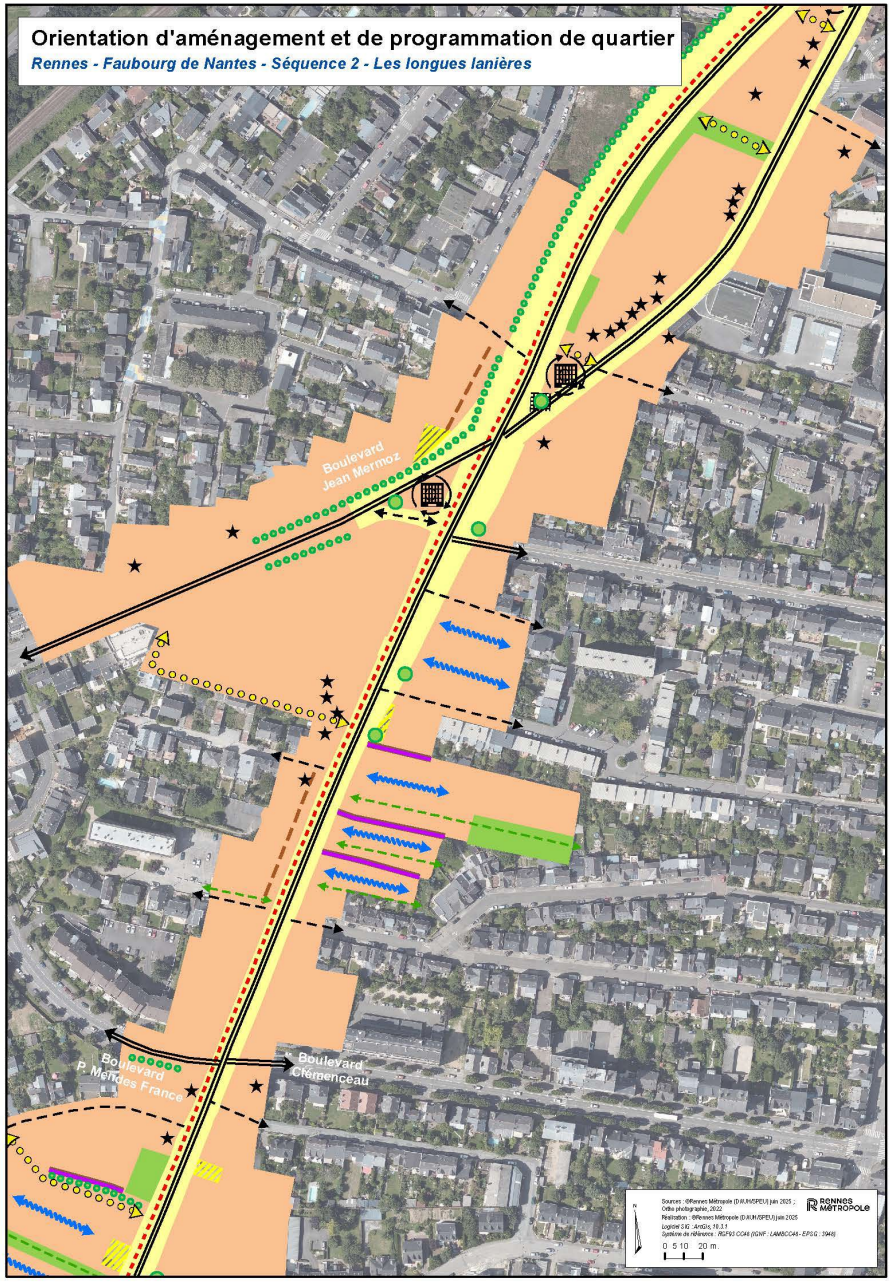
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)

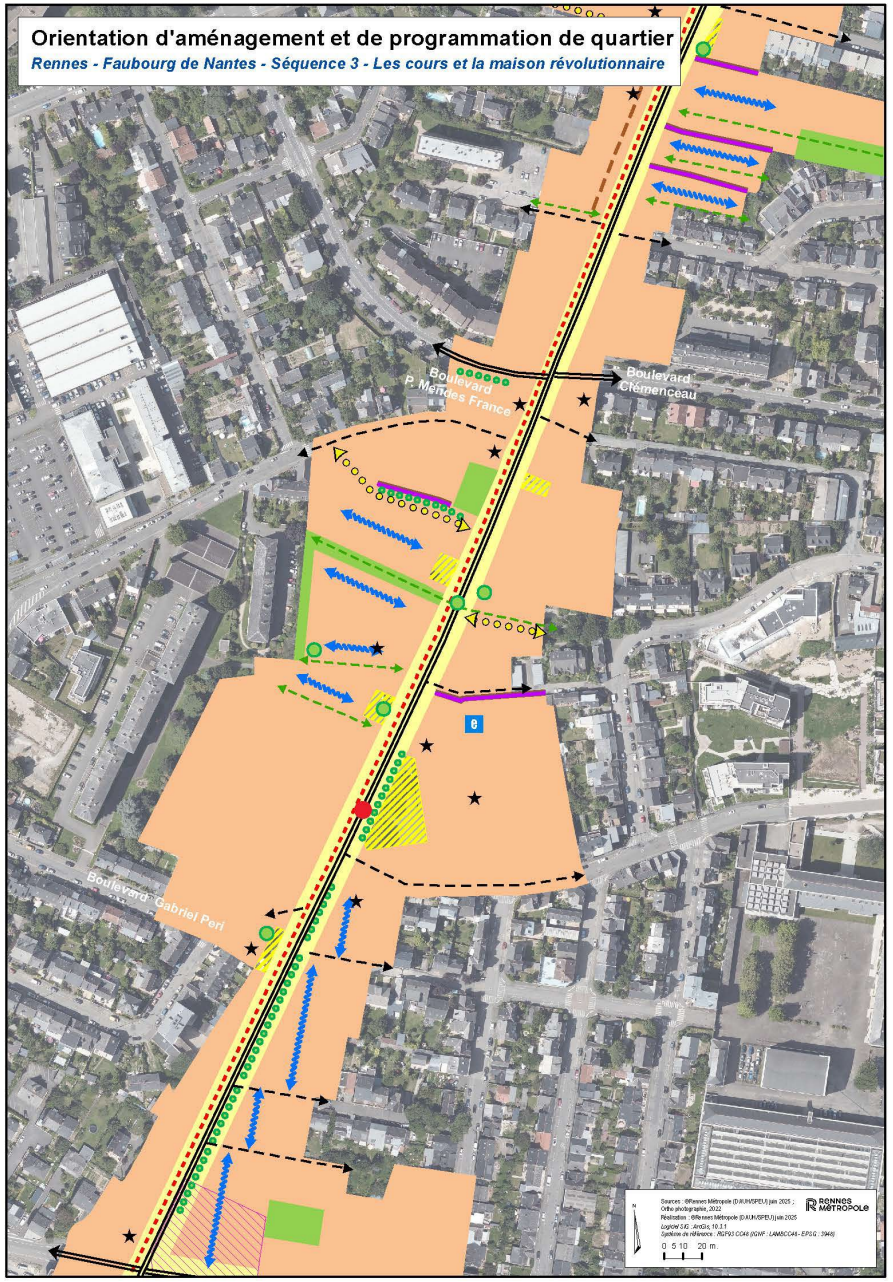
- Voie structurante existante ou à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Desserte structurante en TC
- Cheminement piéton/cycle à aménager ou à conforter

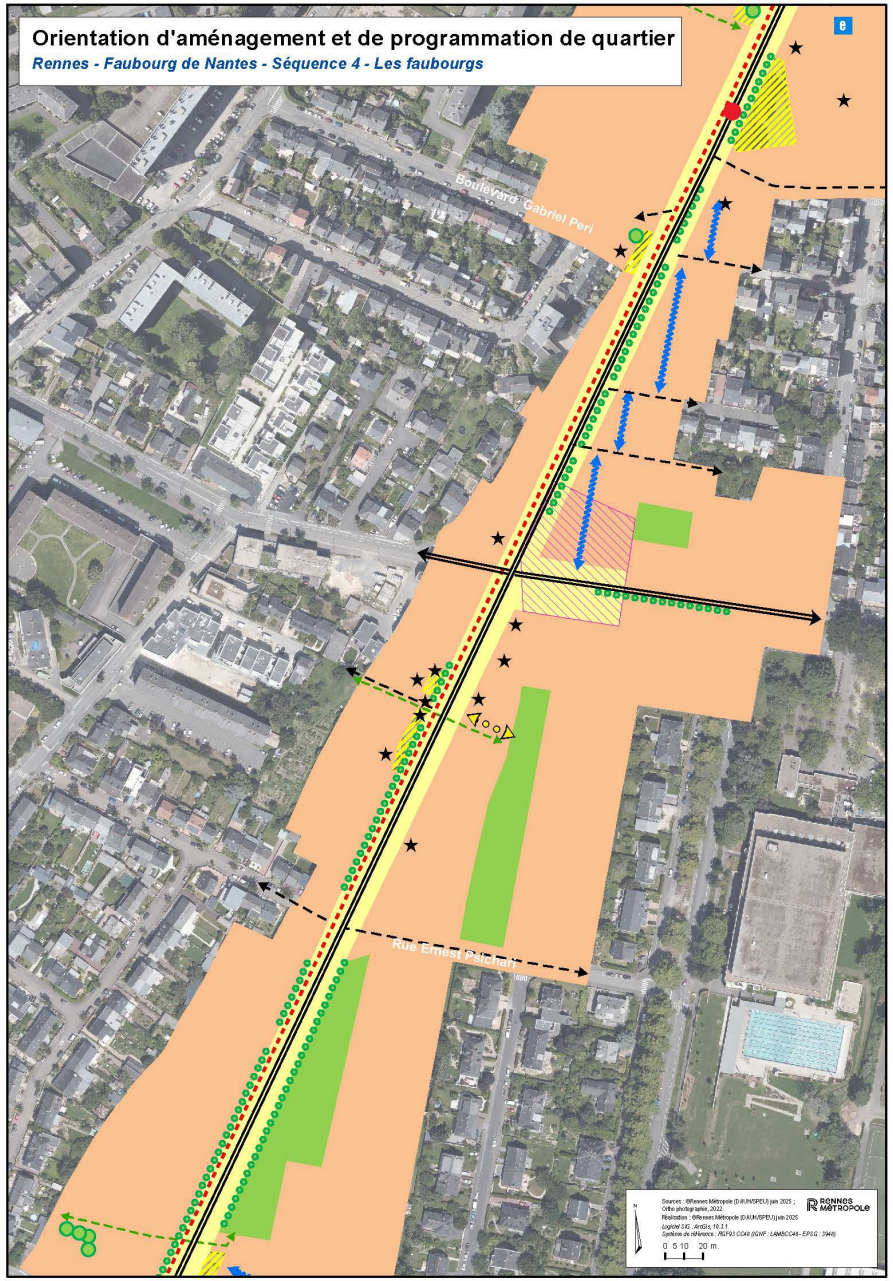
Contexte

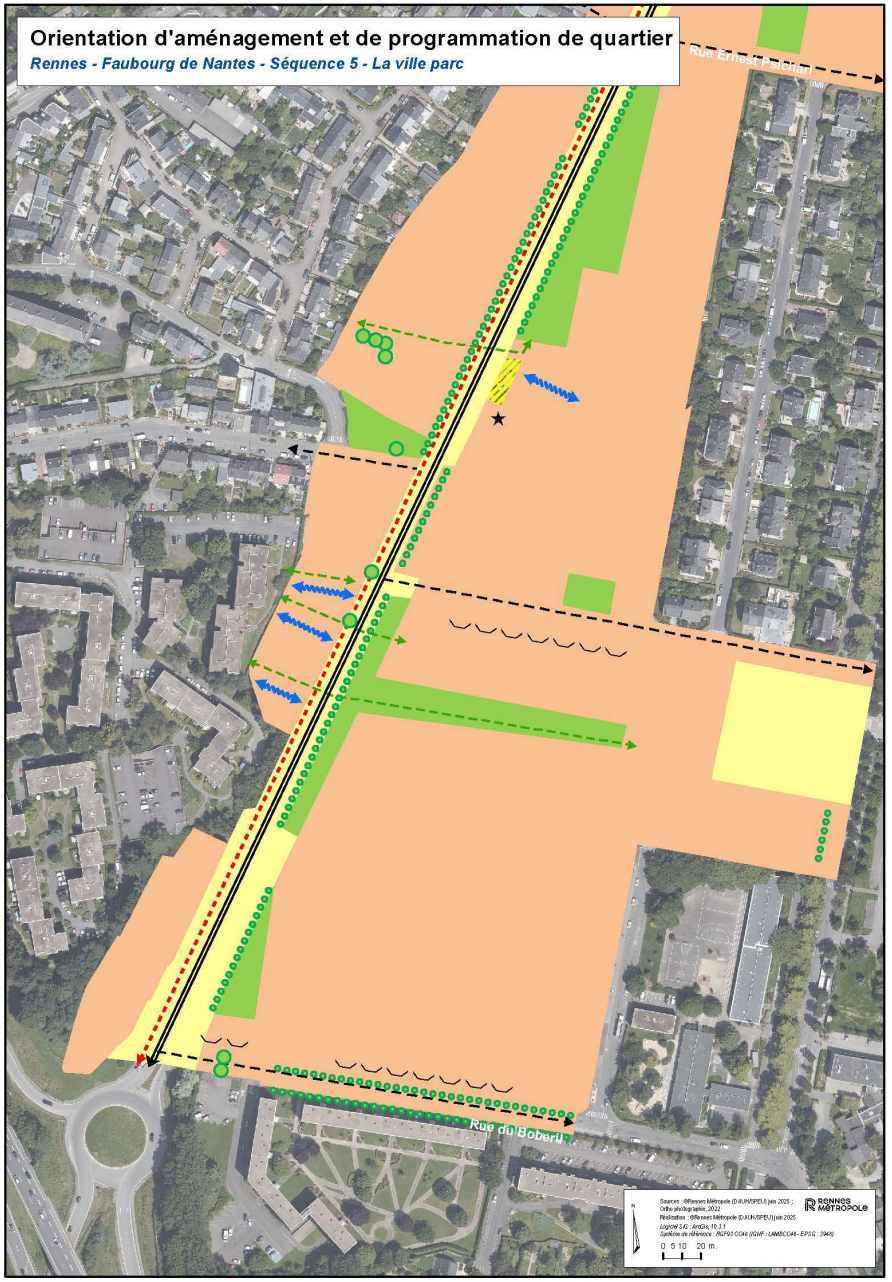
- Cours d'eau




Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Nantes - Séquence 2 - Les longues lanières
Boulevard Jean Mermoz
Boulevard P. Mendès France
Boulevard Clémenceau


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Nantes - Séquence 3 - Les cours et la maison révolutionnaire
Boulevard P. Mendès France
Boulevard Clémenceau
Boulevard Gabriel Péri


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Nantes - Séquence 4 - Les faubourgs
Boulevard Gabriel Péri
Rue Ernest Pinchard


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg de Nantes - Séquence 5 - La ville parc
Rue Ernest Pinchard
Rue du Bobert

E. Faubourg d'Antrain et Patton

Un axe de renouvellement de la ville



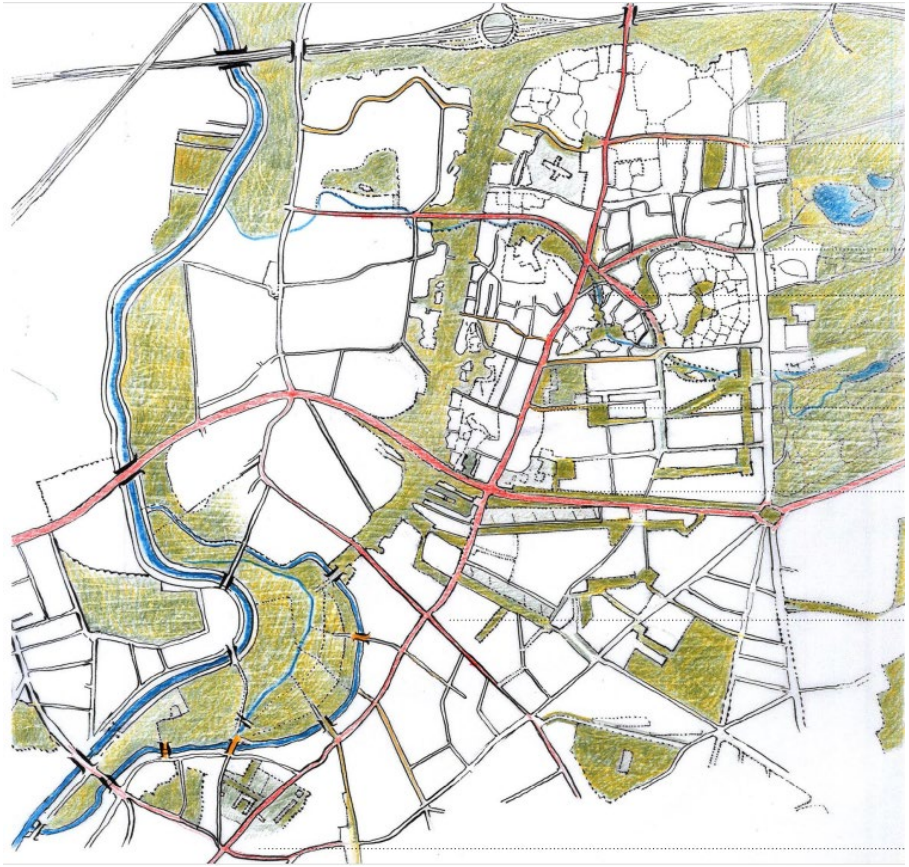


Description du site

Le site correspond au tracé du faubourg historique de l'entrée nord de la ville. Il est constitué par la partie nord de la rue d'Antrain au-delà des sites de l'école de l'adoration et du rectorat de l'académie et il se prolonge tout au long de l'avenue du Général Patton jusqu'à la rocade. Ce faubourg est également traversé par les zones d'aménagement concertées Gros Chêne et Maurepas Gayeulles.

Une seule et même rue, du centre-ville à la rocade, caractérisée sur toute sa longueur (2.5 km) par :

- son histoire : son tracé remonte au moins au 17ème siècle (voir carte de Cassini ci-contre) et s'inscrit parmi les faubourgs historiques de Rennes, c'est-à-dire les voies reliant la ville intra-muros aux cités voisines, et témoins du développement de l'économie et de l'urbanisme ;
- La géographie des lieux : située sur le bassin versant de l'Ille, on observe en la parcourant du sud vers le nord qu'elle longe une pente descendant d'est en ouest ;
- le grand paysage dans lequel elle s'inscrit : vu du ciel, l'armature verte du territoire rennais se révèle. Sur son quart nord-est, trois traversées se dessinent du nord au sud : le long du canal de l'Ille et la coulée verte se rejoignent aux prairies Saint-Martin et le vaste parc des Gayeulles à l'est. D'est en ouest aussi, des continuités apparaissent nettement ou demandent à être révélées pour affirmer cette trame verte.



Illustration, représentation de la rue d'Antrain et G.Patton et de l'armature paysagère environnante

Superficie

Environ 50 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles sont la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- **Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler**
  - **orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "**

- Valoriser et préserver le patrimoine bâti et végétal
- Lutter contre les ilots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique en évitant les corridors urbains
- Diversifier les formes urbaines
- Participer à la vie des quartiers environnants
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité qui assurent l'animation des rez-de-chaussée
- Accompagner la transformation des espaces publics liée notamment au développement des transports collectifs.

Vocation et programmation

Vocation :

Renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg en favorisant son renouvellement urbain par des constructions collectives.

Mixité fonctionnelle :

Conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg en favorisant les rez de chaussée actifs.

Requalifier l'espace public au niveau de la partie en amande de l'avenue située entre les rue Poirier Nivet et Saint Vincent Ferrier afin de conforter et développer les usages de commerce et services, affirmant ainsi une centralité de proximité pour ce quartier d'habitation situé à proximité du Conseil régional.

Mixité sociale :

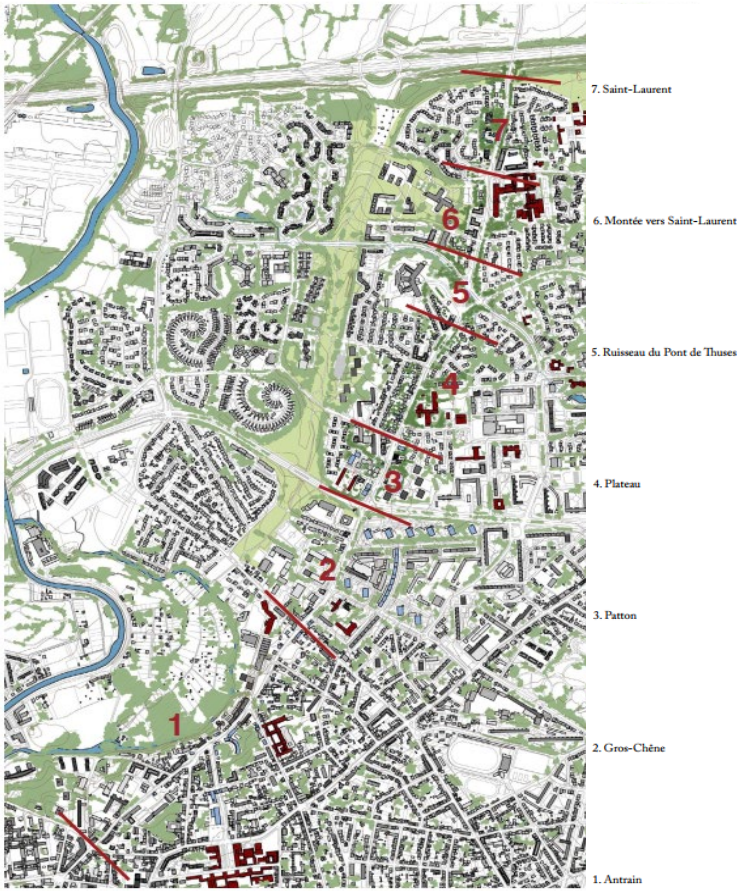
Les programmations de logements doivent s'inscrire dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur.

Densité minimale attendue par le SCoT : sans objet

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur **7** séquences urbaines identifiées le long du faubourg avec chacune des spécificités propres.



- **<u>Séquence1 : Les belvédères d'Antrain</u>** (de la rue des Tanneurs au boulevard Volney)

Entre la rue des Tanneurs et le boulevard Volney, la rue d'Antrain surplombe le parc des prairies Saint-Martin sur sa rive ouest, formant une route de corniche. Son tracé, sinueux, suit la courbe du lit de l'Ille et profite d'une situation en "balcon" sur les prairies.

Elle est jalonnée de murs de soutènement en pierre, qui témoignent de la transformation du paysage par la main de l'homme (terrassement et renforts pour aplanir le relief et pouvoir s'y insérer tout en profitant du paysage)

Cette partie du faubourg est ponctuée de grandes pièces architecturales : constructions modernes et de grand gabarit (copropriété en demi-lune, Cadets de Bretagne) alternant avec des éléments de patrimoine identifiés au patrimoine bâti d'intérêt local (PBIL), héritage du passé.

Principes d'aménagement :

- Révéler le paysage d'une route de corniche en balcon sur les Prairies Saint-Martin.
- Créer des respirations urbaines (évasements) le long du tracé de la route de corniche
- Créer des percées visuelles sur les Prairies Saint-Martin depuis des belvédères
- Préserver le patrimoine végétal et bâti : cèdres, murs de soutènement, maisons, allées... participant de l'ambiance urbaine et paysagère des lieux.

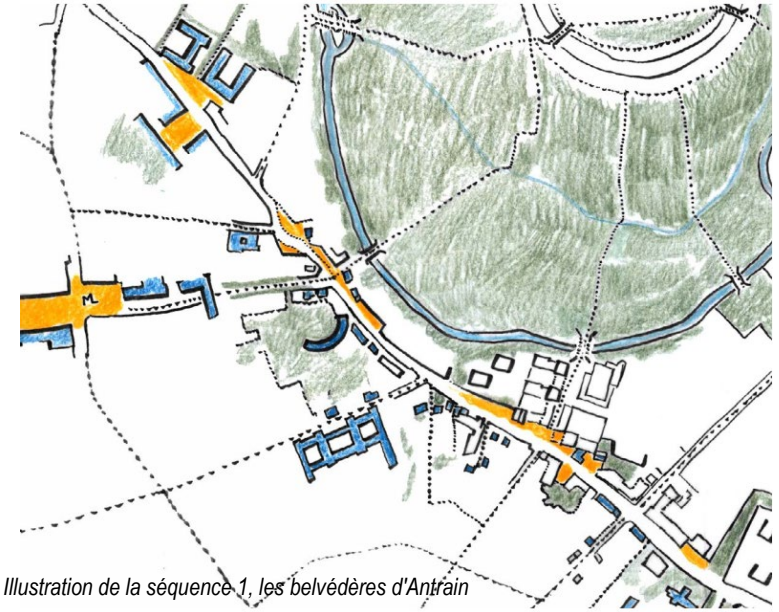


Illustration de la séquence 1, les belvédères d'Antrain

- **Séquence 2 : Gros chêne** (du boulevard Volney à l'avenue Rochester et au boulevard d'Armorique)

Ici, la rue d'Antrain devient l'avenue Patton, marquant le passage à la ville moderne, marquée par l'aménagement du secteur de Maurepas. La rive est de l'avenue Patton est dominée par les 10 tours dites "Brno et Mounier", formant un ensemble architectural structurant et particulièrement reconnaissable, participant de l'identité du quartier. Ces tours, qui bordent l'allée de Maurepas et le boulevard E. Mounier marquent le relief et conduisent en montant vers la ligne de crête de la rue de Fougères. D'importantes continuités plantées caractérisent aussi le secteur Gros-Chêne, mais sont interrompues par l'avenue Patton.

Au contraire, sur la rive ouest, ni la composition urbaine (implantation du bâti, architecture) ni les plantations n'indiquent la coulée verte toute proche alors qu'elle se situe à la pointe du cône que forme l'implantation des tours Brno et Mounier).



Illustration de la séquence Gros Chêne

Principes d'aménagement :

- Révéler la Coulée Verte Patton en assurant :
  - La prolongation les armatures plantées du Gros-Chêne vers la coulée verte
  - La création de nouvelles traversées piétons/cycles vers la Coulée Verte
- Qualifier morphologiquement et architecturalement la rive gauche par de nouvelles constructions

- **Séquence 3 : Patton** (de l'avenue Rochester à la rue du Houx)

Dans cette portion marquée par une différence de niveau entre les deux rives (la rive ouest de l'avenue, plus basse et la rive est, plus haute), on se situe sur ce qui fut la sortie/l'entrée de ville, du temps où le tracé de l'ancienne rocade empruntait l'actuelle avenue de Rochester et le boulevard d'Armorique. En témoignent notamment le caractère routier et l'étroitesse du trottoir (surtout à l'est) et le peu d'arbres d'alignements. En effet, contrairement à la séquence précédente (alignements de platanes et de féviers plantés au début des années 1960) et à la suivante, cette séquence de l'avenue est très peu plantée, malgré la largeur de la voie.

Cette portion de l'avenue présente une forte disparité dans la disposition du bâti avec un tissu urbain lâche et constitué d'un bâti varié qui ne tient pas la rue :

- à l'ouest, un centre d'affaires (de l'architecte Maillols),
- à l'est, un secteur résidentiel et pavillonnaire, où s'alignent de petites parcelles en bordure d'avenue et une vaste copropriété composée de 5 immeubles implantés en retrait et en quinconce.

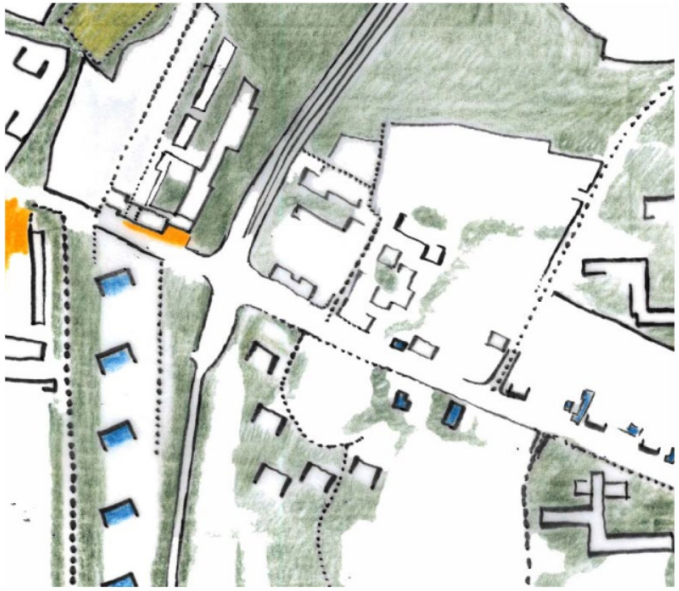


Illustration de la séquence Patton

Principes d'aménagement :

- Requalifier l'espace public par des plantations et une place plus importante aux piétons
- Renforcer le caractère architectural du centre d'affaire, notamment par la surélévation des immeubles de bureaux créés par l'architecte Georges Maillols (rue Franz Heller)
- Densifier en prolongeant le principe d'implantation en quinconce donné par les immeubles existants de bureaux
- Construire en peigne par rapport au boulevard d'Armorique sur le site de l'actuelle école saint Laurent

- **Séquence 4 : Plateau des Gayeulles** (de la rue du Houx à la rue Saint-Vincent Ferrier)

Jusqu'à la rue Poirier Nivet, à l'ouest, se situe un unique seul ilot composé d'habitations (parcelles étroites et faible boisement, constructions de gabarits divers, alignées sur la rue, avec parfois des cellules d'activités en rez-de-chaussée).

À l'est, des édifices publics implantés en retrait occupent des terrains généreux au milieu de nombreux grands arbres.

Plus haut, l'avenue s'évase en forme d'amande, révélant un tracé plus ancien de cet axe. Les constructions de la rive ouest restent alignées sur rue et tournées vers l'avenue quand le lotissement situé sur la rive ouest lui "tourne le dos".



Illustration de la séquence Plateau des Gayeulles

Principes d'aménagement :

- Asseoir un front bâti face au Parc du collège des Gantelles par regroupement de parcelles
- Accompagner la traversée vers la Coulée Verte et la vallée de l'Ille par des échelles construites plus basses (R+1/R+2)
- Repenser l'espace public en forme d'amande au niveau de la rue Saint-Vincent Ferrier de manière afin de conforter et développer les activités (restaurant, service, commerce) en pied d'immeubles.

- **Séquence 5 : Ruisseau du pont de Thuses (**de la rue Saint-Vincent Ferrier à l'allée de Lanvaux)

Le vallon qu'on perçoit en descendant vers l'avenue des Monts d'Arrée et dont la remontée s'amorce vers l'allée de Lanvaux, tout comme la continuité boisée qu'on observe en regardant une vue aérienne du secteur (depuis le lotissement proche du jardin du Couesnon jusqu'au parc du conseil régional) sont autant de marqueurs de la présence ici d'un cours d'eau. Le ruisseau du Pont de Thuses est majoritairement invisible (il a été busé) jusqu'à resurgir le long du parc du Conseil régional, où une passerelle permet de le franchir.



Illustration de la séquence Ruisseau du Pont de Thuses

Principes d'aménagement :

- Affirmer le paysage de la traversée est-ouest entre le parc des Gayeulles et la vallée de l'Ille
- Révéler la présence du ruisseau et matérialiser ses limites
- Favoriser la continuité végétale notamment en restructurant le carrefour par suppression et végétalisation du tronçon de la Heronière.

- **Séquence 6 : Montée vers Saint-Laurent** (de l'avenue des Monts d'Arrée à la rue de Saint-Laurent)

Nouvelle séquence en pente, fortement plantée sur la rive est en particulier, avec la présence de deux arbres remarquables en rive ouest.

Nouvelle dissymétrie des rives : à l'est, un lotissement tourne le dos à l'avenue, desservi par la rue de la Héronière ; à l'ouest, des constructions de formes variées donnent sur la rue.

Puis on trouve la grande pièce architecturale de la clinique Saint-Laurent, dont l'extension récente a pris soin de ménager des vues sur le cloître patrimonial de cet ancien couvent depuis la place de la Croix Herpin.

À noter juste en arrivant à hauteur de la clinique Saint-Laurent, en se retournant vers le sud, on peut observer un panorama sur le paysage urbain de Rennes dévoilant les Horizons, le Colombier, le clocher Saint-Melaine et les tours du Gros-Chêne.

Principes d'aménagement :

- Accompagner la montée de la rive ouest par un renforcement des plantations en symétrie avec la présence de végétaux d'importance à l'est
- Asseoir le caractère urbain en partie basse de la rive ouest
- Valoriser la situation particulière au nord du carrefour avec l'avenue du Mont d'Arrée après la traversée du vallon de Thuses.

- **Séquence 7 : Saint-Laurent** (de la rue de Saint-Laurent au lieu-dit La Tauvrais)

Au point haut de cette dernière portion de l'avenue avant la rocade se situe le lieu-dit de la Tauvrais qui se distingue par la persistance de son caractère patrimonial à l'ouest (ancienne ferme, manoir, cour, boisement remarquable) quand la rive est est marquée par une grande haie derrière laquelle se déploie le lotissement John Woods.

Aux abords immédiats de la ceinture verte, cette entrée de ville présente un caractère végétal singulier.

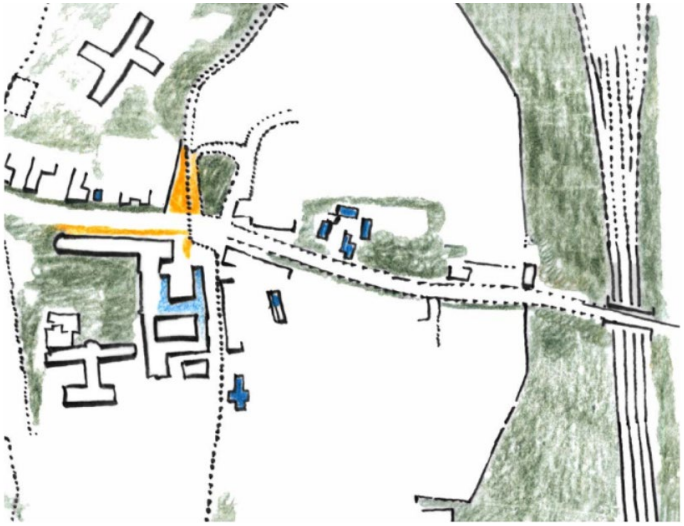


Illustration de la séquence Montée vers Saint-Laurent

Principes d'aménagement :

- Affirmer l'entrée de ville par du bâti intégré au paysage végétal et patrimonial existant
- Qualifier la traversée est-ouest pour raccorder la promenade boisée de la Tauvrais venant de la coulée verte, à la rue de Saint-Laurent rejoignant le parc des Gayeulles

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

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

Le faubourg Antrain Patton se compose d'une ambiance paysagère marquée et singulière grâce à la préservation de pièces paysagères structurantes et constituant de grands poumons verts de proximité : coulée verte Patton, Prairies Saint-Martin et parc des Gayeulles.

Des voies de circulation est/ouest très plantées dessinent une armature paysagère permettant de liaisonner ces poumons verts et créer des corridors principaux de déplacement.

Les objectifs sont de :

- Compléter ce maillage en améliorant la continuité de ces corridors notamment au niveau des carrefours : Avenue des Monts d'Arrée, rue de la Heronnière, rue du Gast et des boulevards d'Armorique et de Rochester.
- Liaisonner ces grands corridors par un nouveau maillage est-ouest inter quartier.
- Compléter les sections de végétalisation manquantes de l'avenue Patton pour qu'elles participent de l'armature paysagère.
- Renforcer les liaisons ainsi que les perceptions visuelles vers la coulée verte et les prairies Saint Martin.
- Tirer parti des perceptions vers les cœurs d'ilot arborés de part et d'autre de l'avenue Patton.

Qualité des constructions :

Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg. Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

Risques :

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.

Servitude :

Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques (PT1) et servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2).

4/ Mobilité

Accès automobile :

L'avenue Patton et la rue d'Antrain font parties des axes de circulation structurants de la ville qui connectent les rues de quartier.

Desserte en transports collectifs :

La desserte en transport en commun performant est assurée par des lignes de bus tout au long de l'avenue Patton et de la rue d'Antrain.

Desserte pour les modes actifs :

Des pistes cyclables sont présentes tout au long du parcours du faubourg. Les liaisons piétonnes complémentaires sont prévues pour mieux connecter les quartiers entre eux et notamment vers la coulée vert et les prairies Saint Martin.

Stationnement :

Les stationnements, public et privé, devront être repensés en cohérence avec les partis d'aménagement.

Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Légende

★ Patrimoine Bati d'Intérêt Local

Principales affectations

- Secteur urbain mixte
- Secteur à dominante équipement

Principes de composition urbaine et paysagère

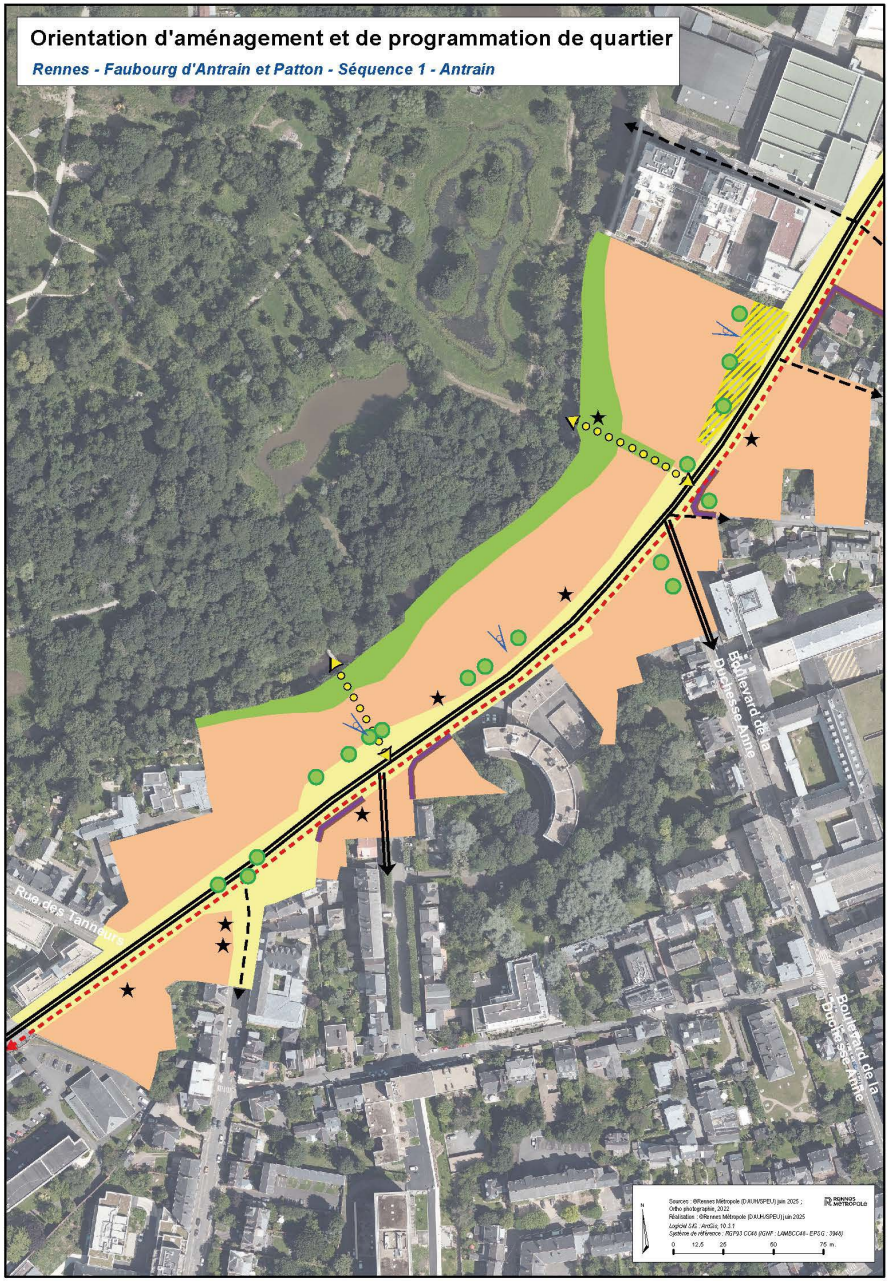
- Espace vert et nature en ville
- Espace public de type voirie à aménager ou requalifier
- Evasement
- Lieux singuliers
- Continuité végétale
- Retrait de construction
- Elément architectural à préserver
- Orientation principale du bâti
- Axe de composition
- Arbre à préserver ou à créer
- Espace public de proximité
- Bâti ou ensemble bâti à créer, restructurer ou requalifier (RU)
- Centralité de quartier
- Equipement de quartier structurant
- Façade urbaine structurée à conforter / structurer
- Axe de vue
- Traitement urbain particulier
- Point de vue

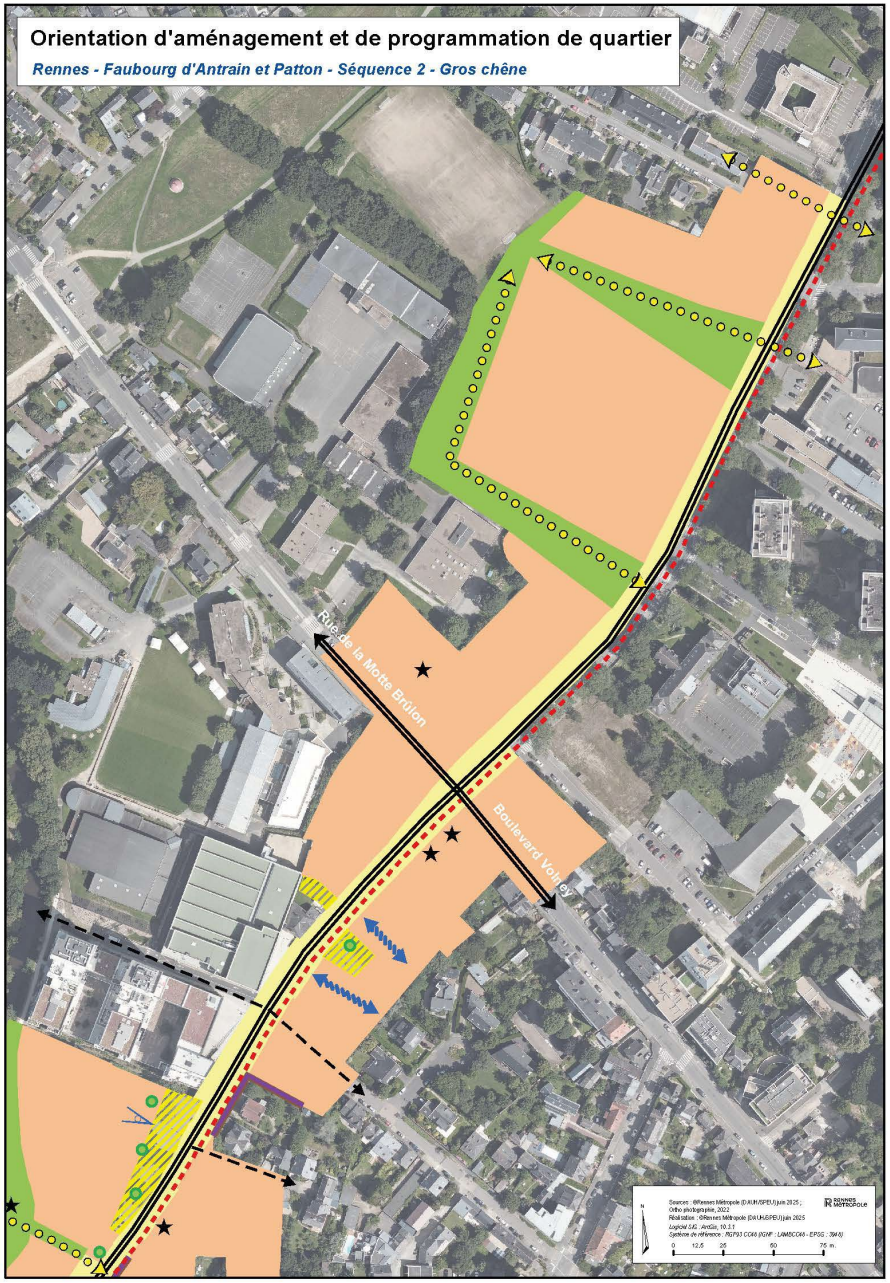
Principes de déplacements (à conforter ou à créer)

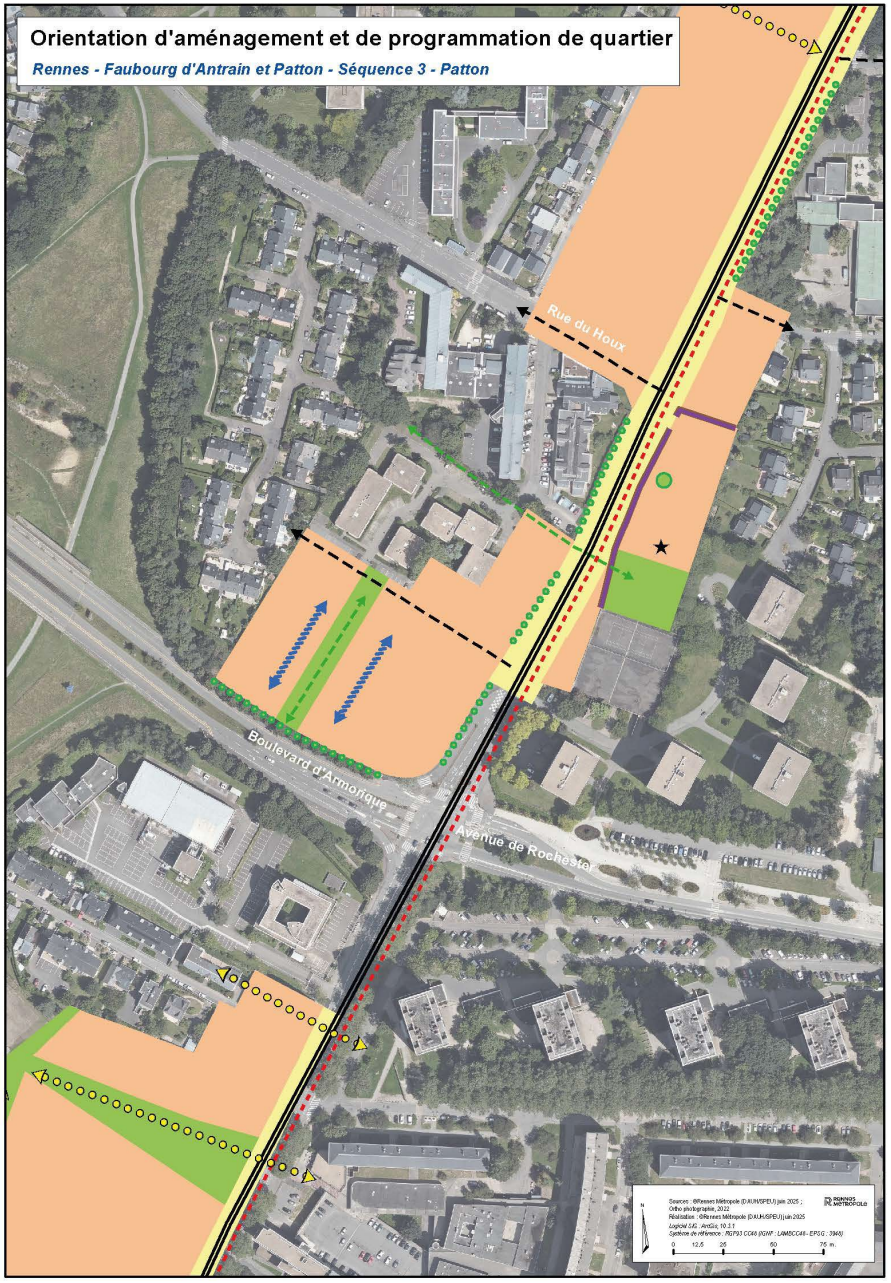
- Voie structurante existante ou à créer
- Voie de desserte existante ou à créer
- Desserte structurante en TC
- Cheminement piéton/cycle à aménager ou à conforter

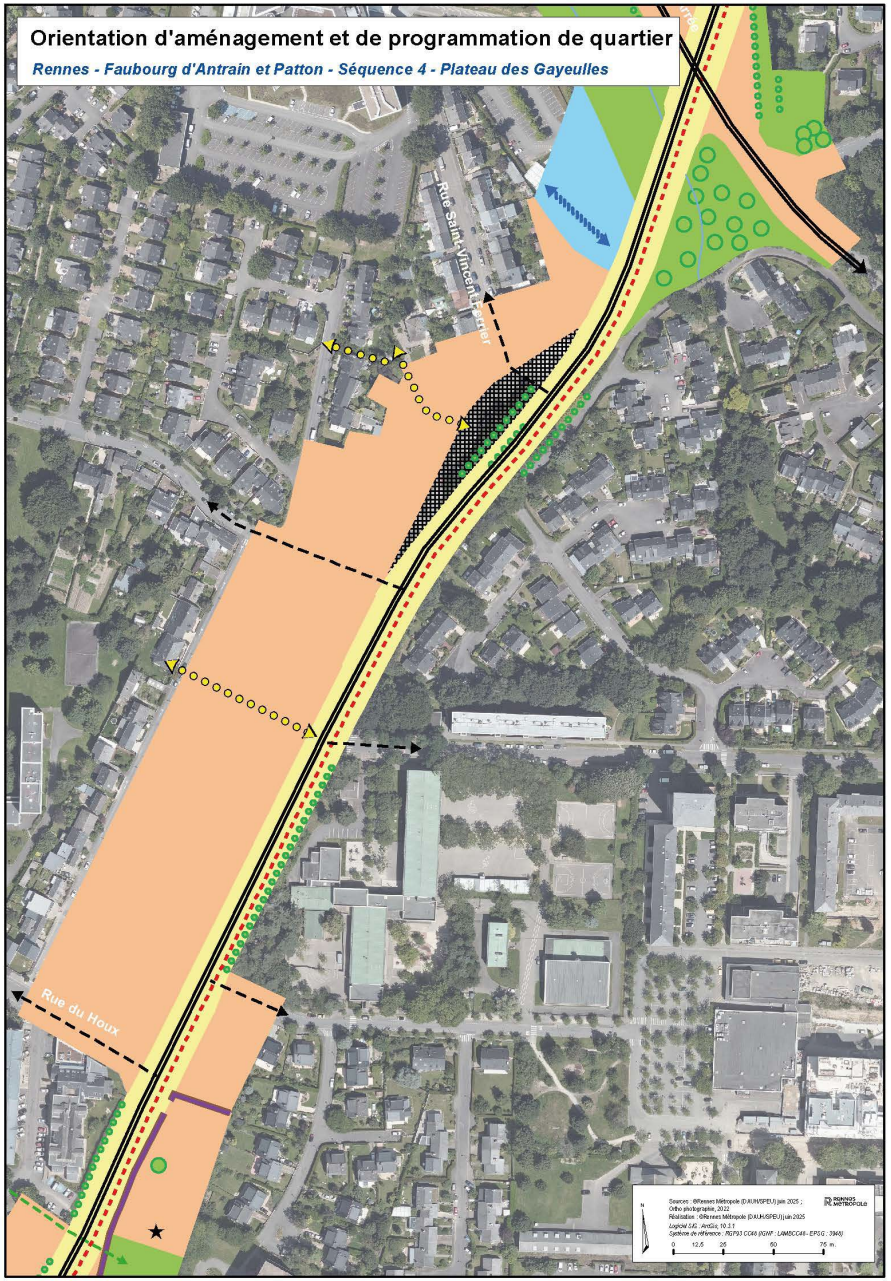
Contexte

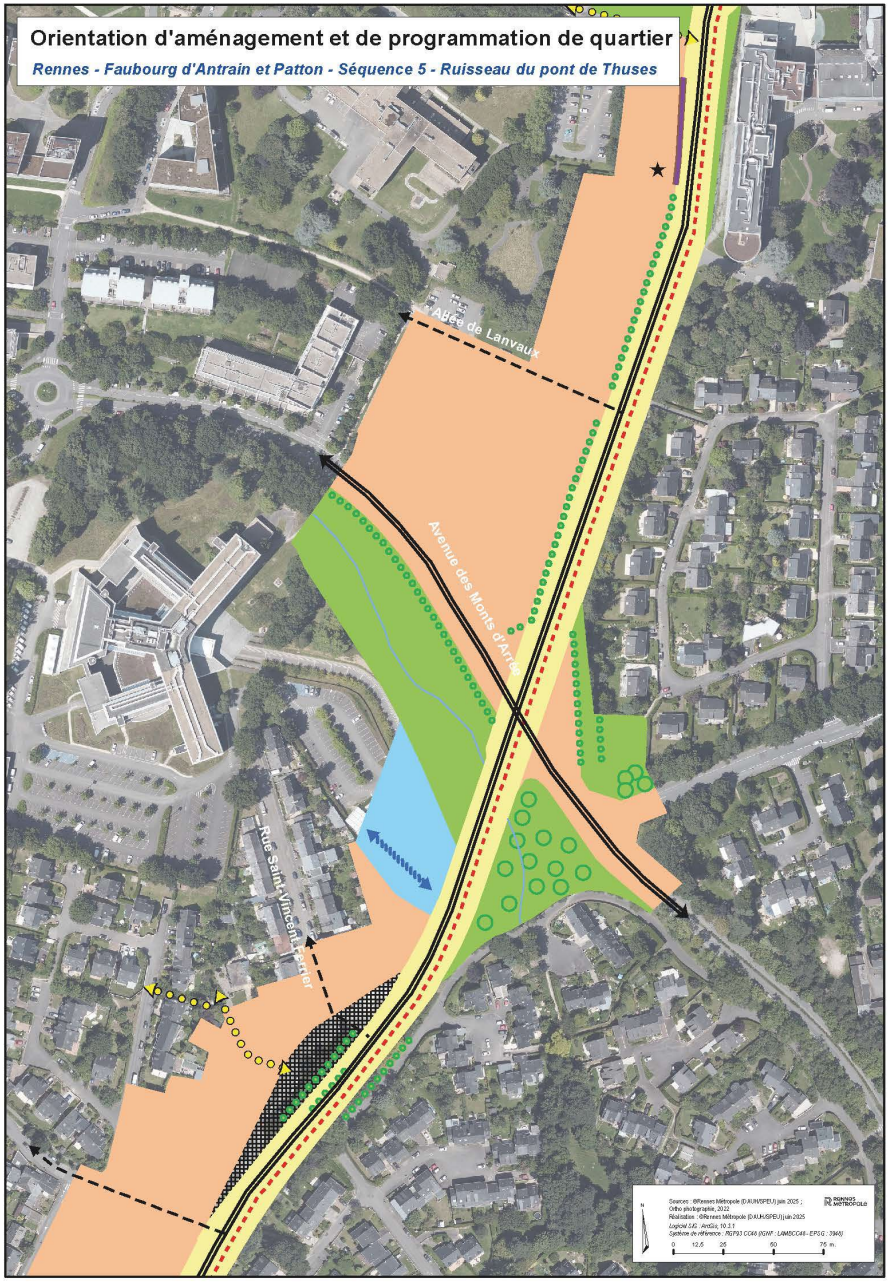
- Cours d'eau

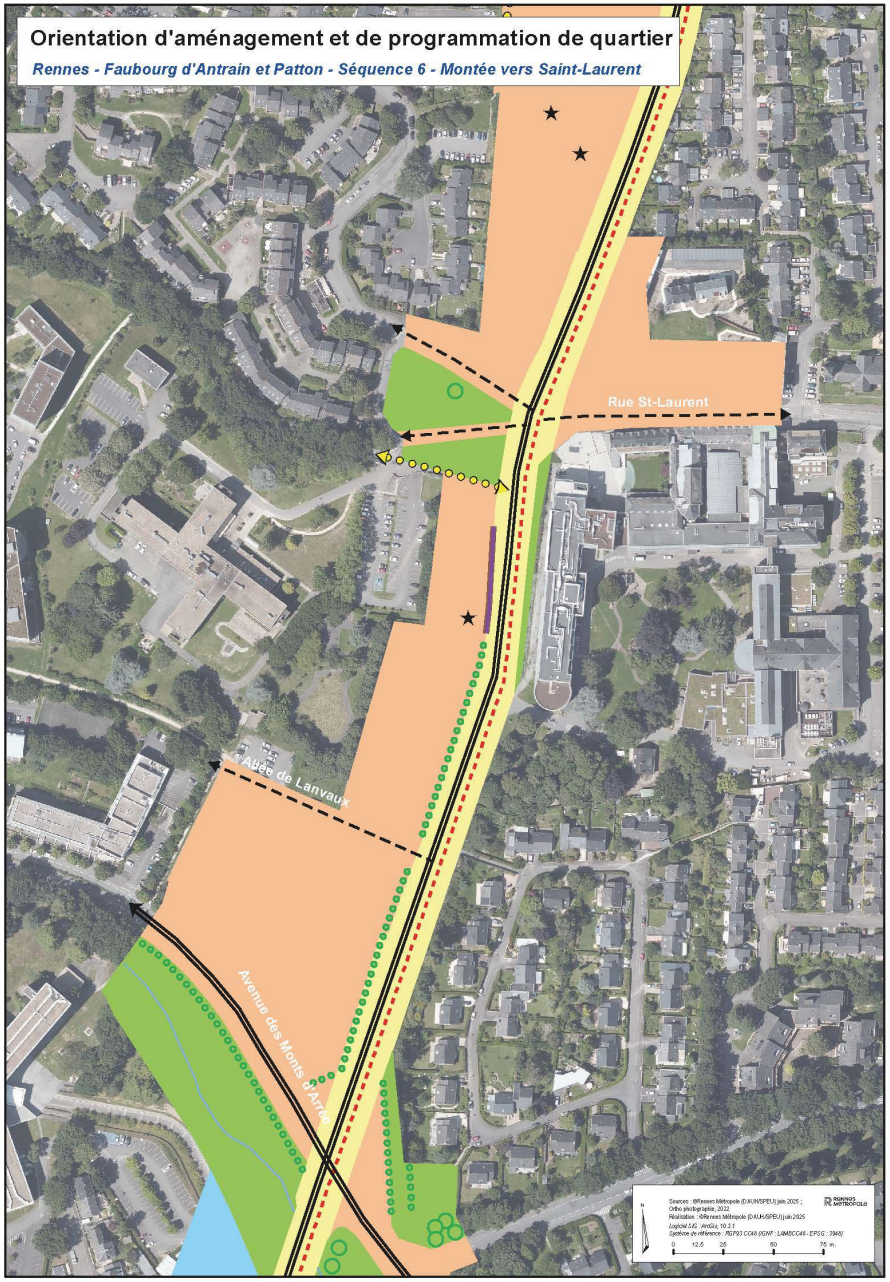


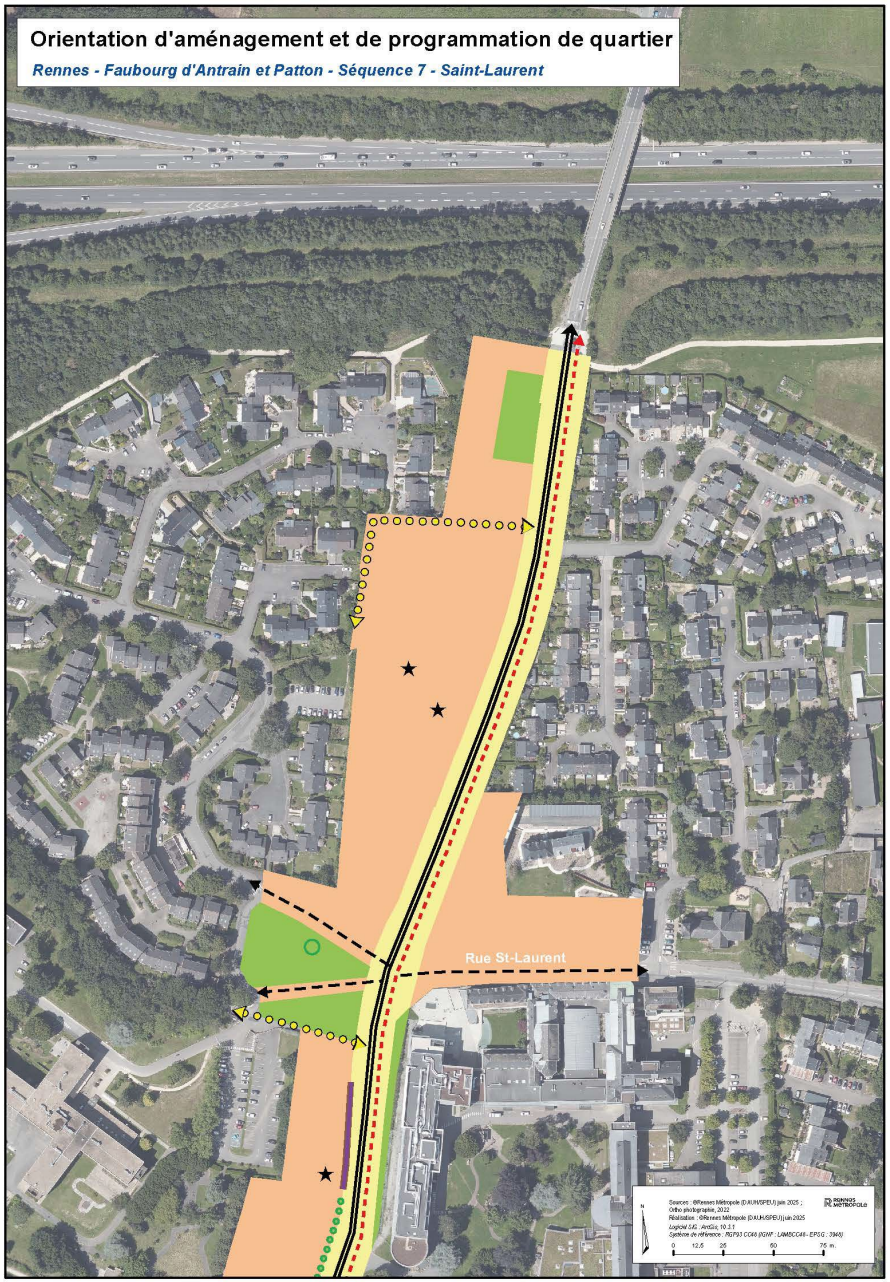

Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 2 - Gros chêne
Rue de la Motte Brûlon
Boulevard Volney


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 3 - Patton
Rue du Houx
Boulevard d'Armorique
Avenue de Rochester


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 4 - Plateau des Gayeulles
Rue Saint-Vincent-Ferrier
Rue du Houx


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 5 - Ruisseau du pont de Thuses
Allée de Lanvaux
Avenue des Monts d'Arrée
Rue Saint-Vincent-Ferrier


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 6 - Montée vers Saint-Laurent
Rue St-Laurent
Allée de Lanvaux
Avenue des Monts d'Arrée


Orientation d'aménagement et de programmation de quartier
Rennes - Faubourg d'Antrain et Patton - Séquence 7 - Saint-Laurent
Rue St-Laurent

18. Lieux singuliers

Le plan "Projet urbain" a identifié des lieux de projets singuliers dans la ville devant faire l'objet d'une réflexion urbaine s'appuyant sur le contexte urbain et les éléments de projet.

Les lieux singuliers dans l'armature urbaine

La ville est constituée d'ambiances urbaines variées regroupant plusieurs périodes de construction.

Les grands axes structurants et notamment les faubourgs sont ainsi des lieux potentiellement support d'une architecture diversifiée en complément des opérations d'aménagement initiées par les collectivités.

Le plan général du Projet Urbain (Axes de développement) a ainsi identifié divers "lieux singuliers" dans la structure urbaine de la ville. Ils sont essentiellement situés sur des croisements entre des axes structurants et des rues de différents quartiers ; ces sites constituent des lieux-repères dans la ville qui peuvent être liés soit à leur localisation, soit à leurs caractéristiques géographiques ou leurs histoires. Ils peuvent ainsi potentiellement accueillir une architecture audacieuse et des hauteurs parfois plus importantes, dans la mesure où celles-ci s'inscrivent en cohérence avec la situation urbaine du site, ses caractéristiques topographiques ou encore la présence d'éléments patrimoniaux (bâti ou végétal) à valoriser.

Les nouvelles constructions doivent être accompagnées d'un réaménagement des espaces publics les bordant et d'une dynamisation / animation des polarités existantes ou à créer. Plus globalement, le projet s'inscrit dans une composition d'ensemble qui contribue à qualifier le site et à l'intensifier dans ses usages.

Les transitions avec le paysage urbain environnant sont traitées notamment par des accroches les plus adaptées, afin par exemple, de limiter les effets de masque solaire ou parfois les vis-à-vis. Les lieux singuliers contribuent à diversifier les formes urbaines et à favoriser la lecture géographique ou historique de la ville.

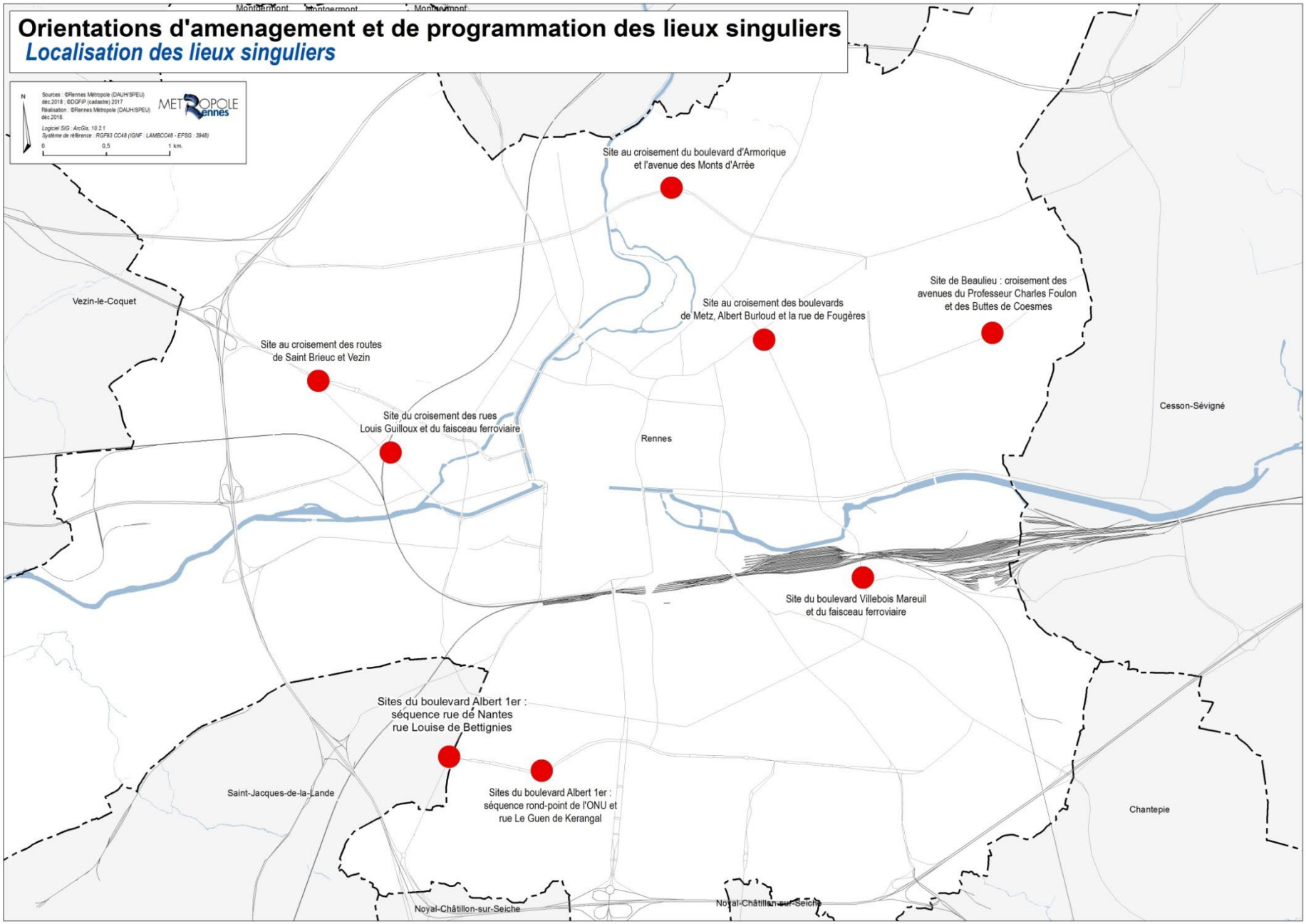
Les lieux singuliers : de micro-opérations d'aménagement

Ces projets participent à la requalification d'une situation urbaine singulière. Ils répondent notamment aux orientations suivantes :

- Mettre en valeur le lieu avec la requalification de l'espace public,
- Assurer les continuités et interfaces entre les usages des rez-de-chaussée et l'espace public,
- Intégrer des morphologies bâties différenciées et modulées de sorte à s'inscrire dans le contexte environnant (parcelles mitoyennes),
- Prendre en compte les éléments de patrimoine (bâti et/ou végétal).

Concernant la qualité des constructions, des dispositions sont précisées dans les OAP métropolitaines notamment dans l'OAP "Santé, climat, énergie".

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


Orientations d'amenagement et de programmation des lieux singuliers
Localisation des lieux singuliers
Sources : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc.2018 ; ©DGFiP (cadastre) 2017
Réalisation : ©Rennes Métropole (DAUH/SPEU) déc.2018.
Logiciel SIG : ArcGis, 10.3.1
Système de référence : RGF93 CC48 (IGNF : LAMBCC48 - EPSG : 3948)
0 0,5 1 km.
Site au croisement du boulevard d'Armorique et l'avenue des Monts d'Arrée
Site de Beaulieu : croisement des avenues du Professeur Charles Foulon et des Buttes de Coesmes
Site au croisement des boulevards de Metz, Albert Burloud et la rue de Fougères
Site au croisement des routes de Saint Brieuc et Vezin
Site du croisement des rues Louis Guilloux et du faisceau ferroviaire
Site du boulevard Villebois Mareuil et du faisceau ferroviaire
Sites du boulevard Albert 1er : séquence rue de Nantes rue Louise de Bettignies
Sites du boulevard Albert 1er : séquence rond-point de l'ONU et rue Le Guen de Kerangal
Vezin-le-Coquet
Rennes
Cesson-Sévigné
Saint-Jacques-de-la-Lande
Chantepie
Noyal-Châtillon-sur-Seiche

Site au croisement des boulevards de Metz, Albert Burloud et la rue de Fougères

Contexte du lieu singulier

À la croisée du faubourg de la rue de Fougères et d'un important boulevard de contournement (Metz), ce site est caractérisé par la présence d'un ancien octroi construit en 1855. La centralité s'étire en discontinuité sur la crête du faubourg le long de la rue de Fougères. Ce croisement présente une rupture topographique très affirmée au niveau des boulevards de Volney et Metz. Le boulevard Albert Burloud dessert par ailleurs le stade de Courtemanche. Ce large espace, constitué de multiples emprises viaires nécessite d'être recomposé et qualifié dans sa composition urbanistique et son dessin architectural.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- La restructuration du carrefour Fougères/Metz/Burloud en placette/square de quartier végétalisé en lien avec le réaménagement global de la rue de Fougères,
- La confortation de la centralité "Faubourg de la rue de Fougères",
- La recomposition de deux fronts bâtis à terme : façades sud et est,
- La valorisation du patrimoine sur les façades ouest et nord,

Un 1er îlot de construction au sud :

- Un "bâti-repère" avec des hauteurs modulées :
  - Hauteur moyenne sur l'espace public : R+11 à R+5,
  - Hauteur moyenne pour accrocher aux parcelles mitoyennes de rez-de-chaussée à R+2,
  - La création d'une percée visuelle vers le stade de Courtemanche,
  - La limitation des ombres portées sur les parcelles contigües.
- La conservation et l'accroche au patrimoine bâti à proximité,
- Un rez-de-chaussée animé avec l'accueil d'activités.

Un second îlot au nord compris entre le boulevard Albert Burloud et la rue de Fougères :

- La recomposition d'un alignement avec le domaine public (limite est de la placette),
- La prise en compte du patrimoine et de l'ambiance de faubourg,
- Une animation de l'espace public à constituer,
- Un rez-de-chaussée animé avec l'accueil d'activités et une hauteur moyenne de R+4 à R+9.

Programmation

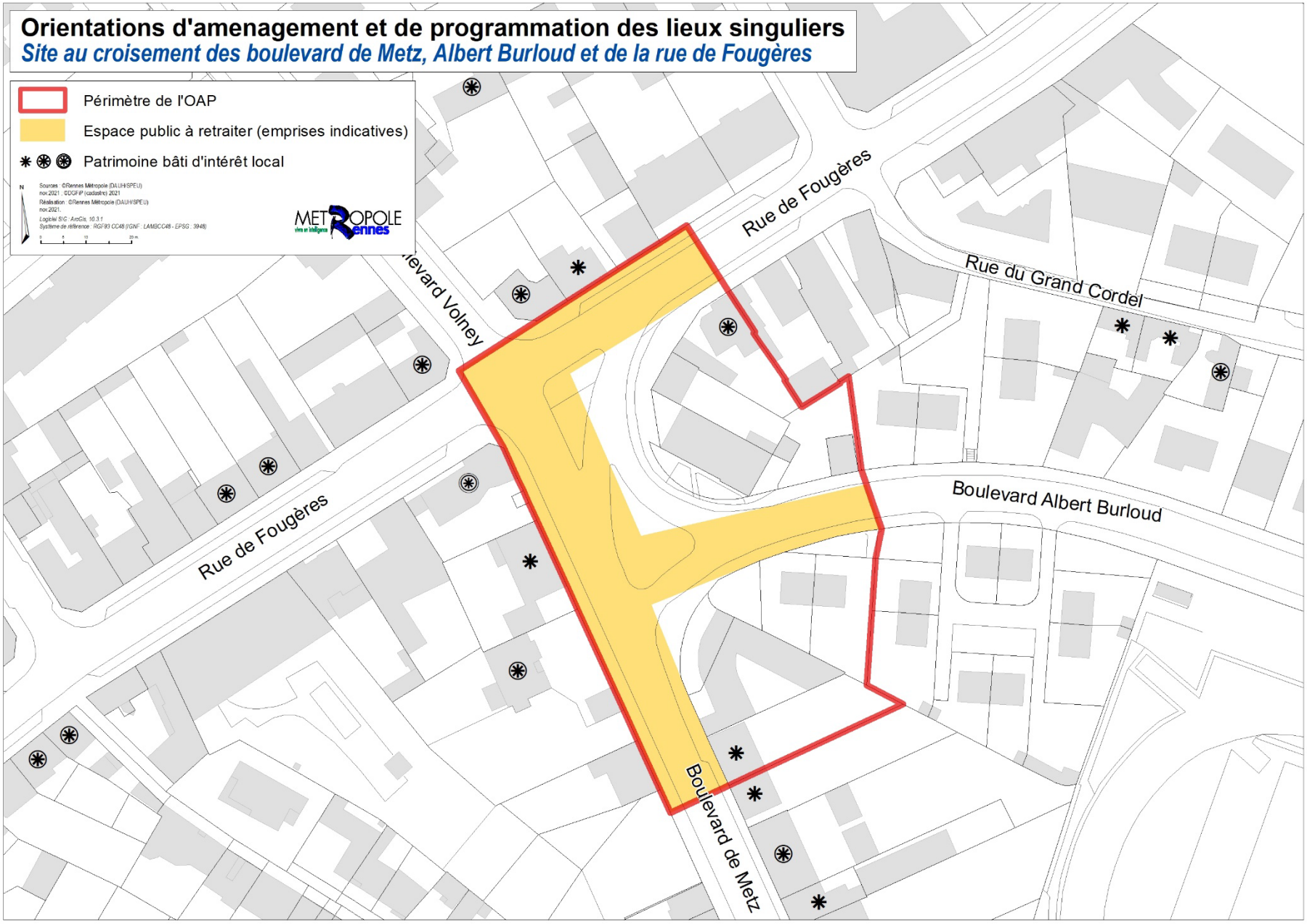
À dominante d'habitat, les projets de construction intègrent des rez-de-chaussée actifs pour l'accueil d'activités en cohérence avec la centralité "Faubourg de la rue de Fougères". La réalisation de cette opération d'aménagement comprend les deux îlots et fera l'objet d'une contractualisation au titre du Programme Local de l'Habitat pour garantir la mixité des produits logement sur l'opération d'ensemble.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientations d'amenagement et de programmation des lieux singuliers

Site au croisement des boulevard de Metz, Albert Burloud et de la rue de Fougères



Site du croisement des rues Louis Guilloux et du faisceau ferroviaire

Contexte du lieu singulier

Situé sur un point topographique en surplomb de la voie descendante vers le cœur de ville via le quai de la Prévalaye, ce site croise le faisceau ferroviaire. Il est bordé par le parc public Saint-Cyr ainsi qu'un linéaire commercial de toute proximité sur la rue Louis Guilloux. Ce site est en attente de réaménagement en lien avec la valorisation de l'accès ouest du parc public situé dans l'enceinte du site patrimonial (M.H.) du Domaine Saint-Cyr.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- L'aménagement d'une placette avec valorisation de l'accès piéton au parc Saint-Cyr,
- La mise en valeur d'un point topographique singulier du quartier,
- L'affirmation d'un front bâti sur la pointe faisceau ferroviaire – rue Louis Guilloux,
- Un nouveau bâti en rapport avec la copropriété existante et ses activités en rez-de-chaussée.

Une recomposition du bâti d'un ensemble parcellaire à remembrer :

- Un ensemble bâti avec des hauteurs modulées :
  - Hauteur moyenne sur l'espace public de R+9 à R+5,
  - Hauteur moyenne pour accroche aux parcelles mitoyennes de rez-de-chaussée à R+2,
- Une transition morphologique avec les tissus voisins,
- La limitation des ombres portées,
- Une cohérence de programmation avec un "effet de porte" à affirmer (unicité des RdC autour de la placette),
- Une valorisation des propriétés patrimoniales avec leurs parcs paysagers,
- La préservation d'un écran boisé au sud (limite ancienne carrière.

Programmation

À dominante d'habitat, le front bâti sur la rue Louis Guilloux intègre un rez-de-chaussée d'activités.

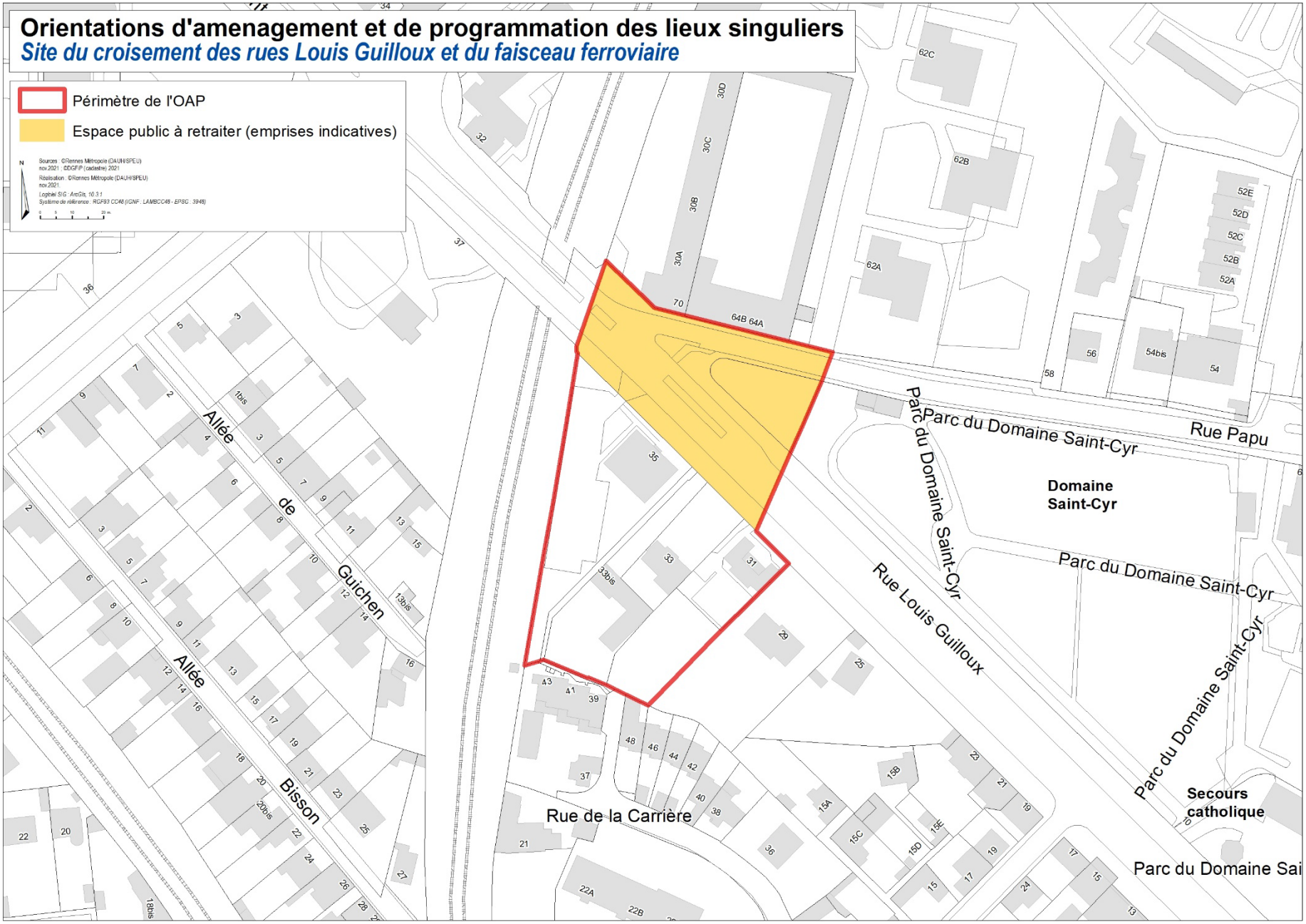
Les différents programmes de construction respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientations d'amenagement et de programmation des lieux singuliers

Site du croisement des rues Louis Guilloux et du faisceau ferroviaire



Sites du boulevard Albert 1er : séquence rond-point des Forces Françaises l'ONU et rue Le Guen de Kerangal

Contexte du lieu singulier

Le boulevard Albert 1er constitue une charnière entre les secteurs pavillonnaires au nord et le quartier du grand ensemble de Bréquigny au sud. La séquence entre l'important rond-point de l'ONU et la rue Le Guen de Kerangal jouxte la centralité de quartier des Champs-Manceaux. Cet axe de type "parkway" présente de grandes qualités paysagères desservant l'important pôle sportif de Bréquigny.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- Le marquage de l'angle nord-ouest du rond-point des Forces Françaises de l'ONU,
- La création d'une mise en scène des immeubles, autour du giratoire,
- L'affirmation d'une continuité urbaine entre la rue des Frères Louis et René Moine et l'avenue du Canada,
- L'accroche au bâti de la rue Le Guen de Kerangal,
- La requalification du nord du Boulevard Albert 1er en maintenant et valorisant le terre-plein paysager.

Une recomposition du bâti de l'îlot :

- Hauteur équivalente à celle de l'immeuble Arc En Ciel à l'angle est de l'îlot,
- Hauteur moyenne de R+5 à l'angle ouest avec la rue Le Guen de Kerangal,
- Une urbanisation permettant des percées visuelles vers le cœur d'îlot et le square au nord,
- Un accompagnement bâti du nord de l'îlot face au square,
- Une transition vers les secteurs pavillonnaires de la rue Le Guen de Kerangal,
- Un paysagement de cœur d'îlot,
- Le respect du végétal au nord du site.

Le projet intégrera le réaménagement de la partie nord du boulevard Albert 1er, notamment la requalification des abords et la sécurisation des circulations des piétons et cycles.

Programmation

Une programmation mixte intégrant :

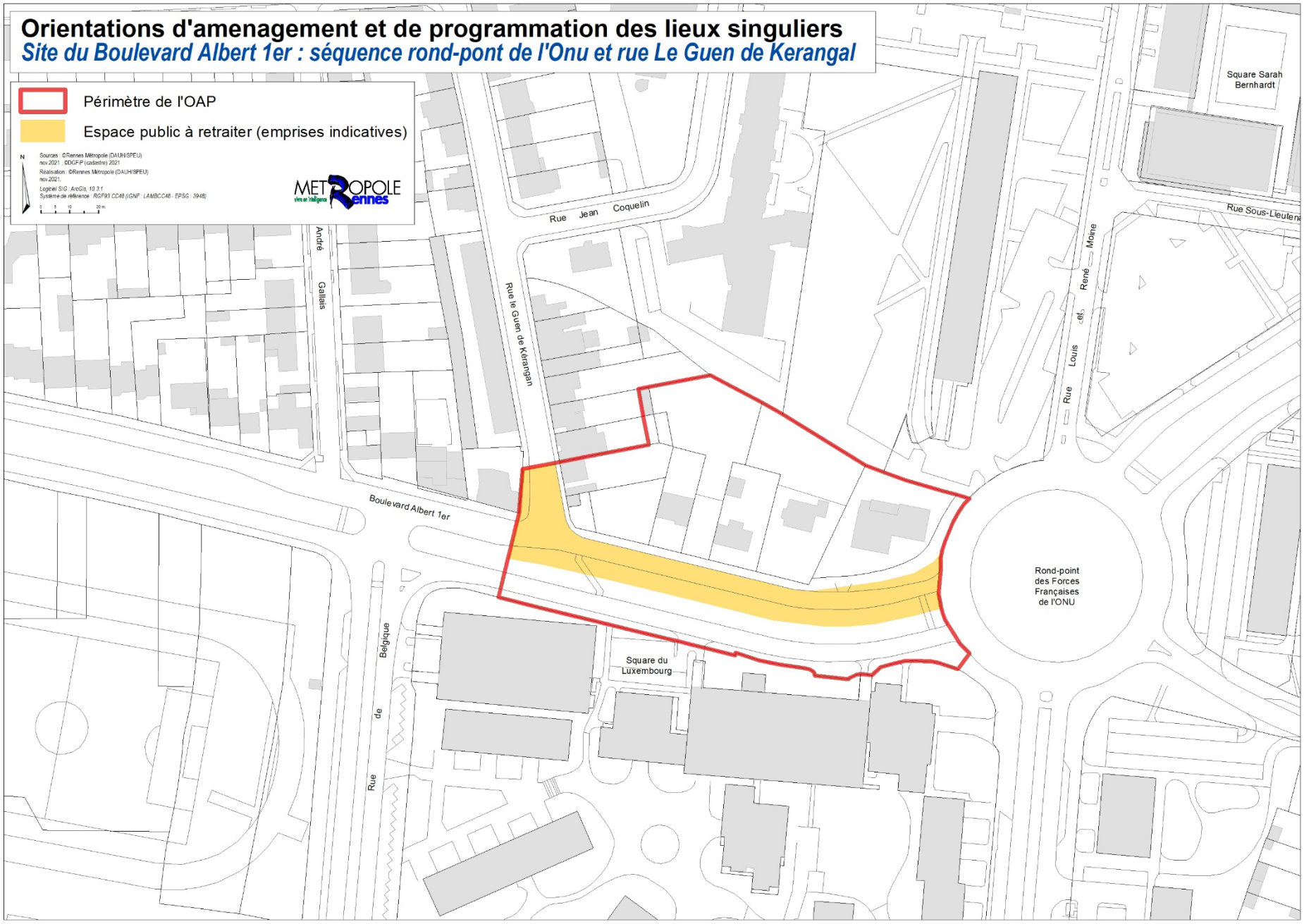
- Des commerces et activités en pied d'immeuble,
- Le respect des dispositions relatives à l'emplacement réservé pour programme de logements pour le programme situé à l'est,
- Les autres programmes respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera une participation financière en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientations d'amenagement et de programmation des lieux singuliers

Site du Boulevard Albert 1er : séquence rond-pont de l'Onu et rue Le Guen de Kerangal



Sites du boulevard Albert 1er : séquence rue de Nantes – rue Louise de Bettignies

Contexte du lieu singulier

Au croisement entre l'ancien faubourg de la rue de Nantes et le boulevard Albert 1er, ce carrefour marque l'entrée dans le quartier du grand ensemble de Bréquigny. Il est par ailleurs situé en limite de la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande. Cet axe dessert en toute proximité le complexe sportif de Bréquigny notamment le parvis ouvert sur la piscine et l'importante salle de sports. La rue de Nantes abrite une polarité de quartier s'étirant le long du faubourg.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- Le traitement de l'angle nord-est du carrefour du faubourg de la rue de Nantes et du parkway et des morphologies modulées en retour sur le boulevard Albert 1er et la rue de Nantes :
  - Une implantation des constructions basée sur la géométrie du parcellaire existant perpendiculaire au boulevard Albert 1er et non parallèle à la rue de Nantes permettant d'affirmer l'asymétrie des deux rives de la rue de Nantes,
  - Hauteur à l'angle à R+6 sur la rue de Nantes et R+8 maximum au niveau des attiques,
  - Hauteur à R+4 ou R+5 pour assurer une accroche des tissus voisins sur le boulevard Albert 1er,
- Un paysagement de cœur d'îlot,
- Une organisation du bâti intégrant des failles,
- Le rapport au patrimoine bâti situé au sud du boulevard Albert 1er.

Le projet doit également intégrer :

- La prise en compte d'un point topographique et des perspectives vers le quartier des Champs-Manceaux et la rue de Nantes vers le centre-ville,
- La reconfiguration du carrefour Albert 1er / rue de Nantes avec reprise des espaces publics offrant plus de place aux déplacements doux et améliorant des traversées des piétons.

Programmation

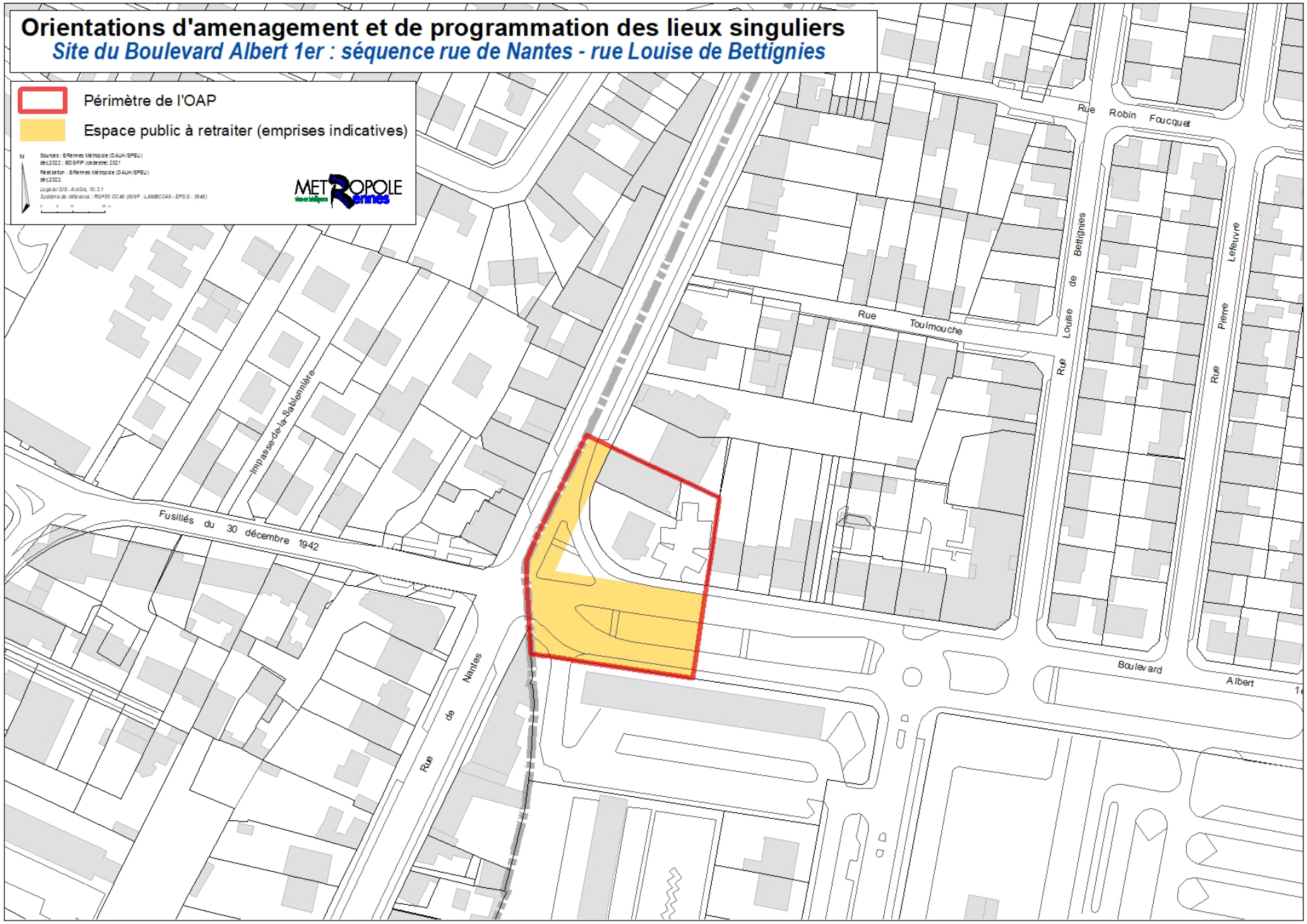
- Le programme respecte les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.
- La réalisation d'activités au rez-de-chaussée contribuant à la continuité de la centralité de quartier de la rue de Nantes.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet contribuera à la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur l'emprise du site identifié.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientations d'amenagement et de programmation des lieux singuliers

Site du Boulevard Albert 1er : séquence rue de Nantes - rue Louise de Bettignies



Site au croisement du boulevard d'Armorique et l'avenue des Monts d'Arrée

Contexte du lieu singulier

Le boulevard d'Armorique constitue un axe structurant de type parkway reliant les quartiers de Villejean et de Maurepas, lequel traverse le canal d'Ille et Rance dans sa partie centrale. L'avenue des Monts d'Arrée qui se greffe sur celui-ci irrigue en profondeur le quartier Patton à partir de la rue de la Motte Brûlon. Ces secteurs sont généralement caractérisés par des morphologies relativement homogènes souvent à dominante pavillonnaire. Une séquence en point d'orgue mérite d'y être aménagée contribuant à l'intensification de cette liaison structurante des quartiers nord tout en préservant ses qualités paysagères.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- La réalisation d'un îlot bâti affirmant une perméabilité paysagère nord-sud,
- Une structuration de l'ilot avec des épannelages variés dont les hauteurs sont au maximum à R+7+A/C/P permettant, d'une part, de marquer une émergence à l'angle du carrefour et d'autre part, d'assurer une accroche avec le bâti existant sur la rue du Scorff (R+2 ou 3+A/C/P),
- Un cœur d'îlot traversant,
- Des liaisons piétonnes et cycles à structurer depuis les voies nord (rues du Scorff, de Quimper et du Finistère) et également dans l'axe est/ouest depuis l'avenue des Monts d'Arrée.
- Une accroche avec les tissus bâtis avoisinants,

En terme d'espace public, une séquence contribuant à apaiser les flux de véhicules et à favoriser les traversées des modes doux est à aménager.

Programmation

L'îlot est constitué essentiellement de logements collectifs. Les différents programmes de construction respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

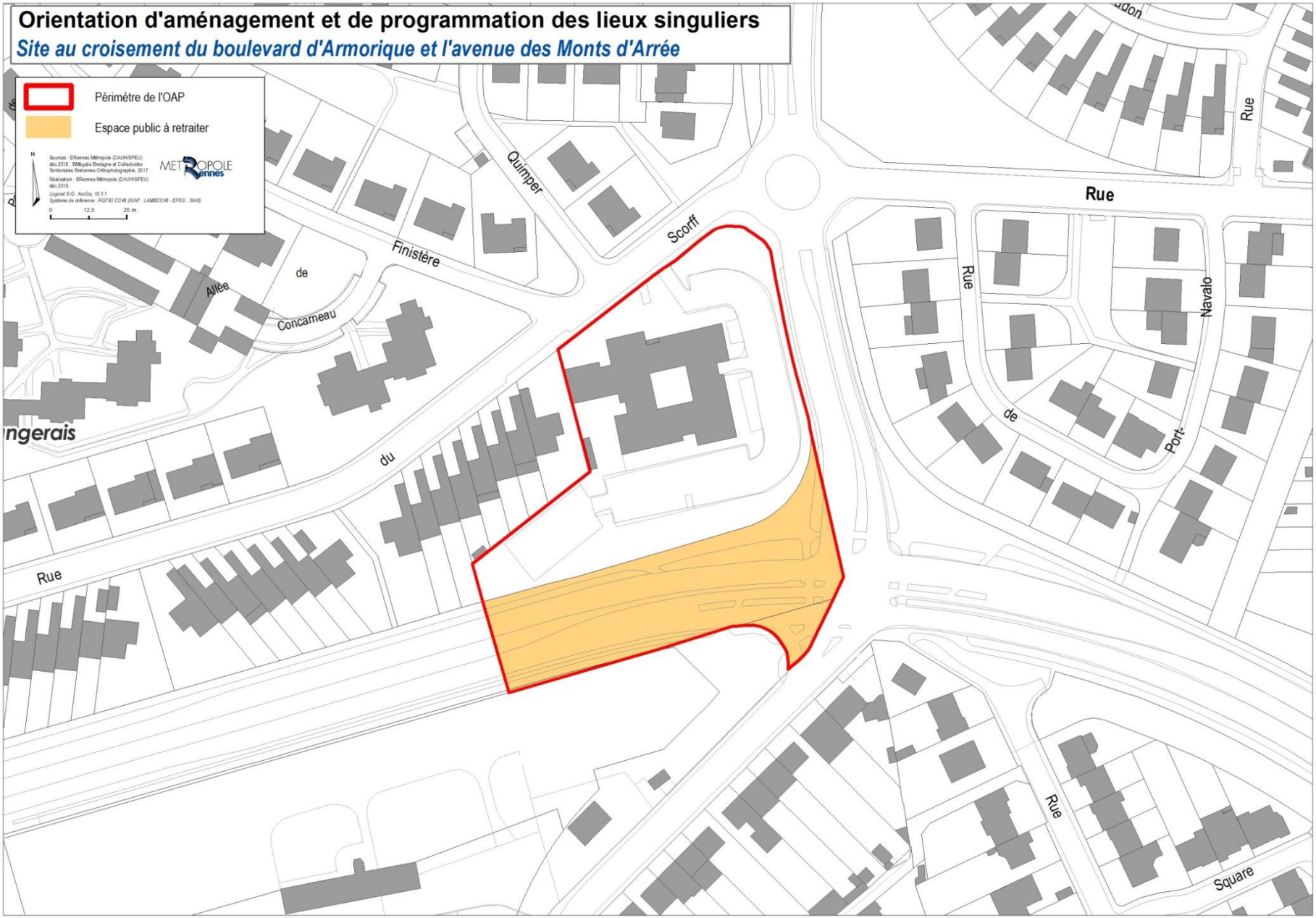
Le bâti en accroche sur le boulevard accueille un rez-de-chaussée actif pour des services de proximité.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientation d'aménagement et de programmation des lieux singuliers

Site au croisement du boulevard d'Armorique et l'avenue des Monts d'Arrée



Site au croisement des routes de Saint Brieuc et Vezin

Contexte du lieu singulier

L'îlot en réflexion est situé à la jonction de deux entrées de ville constituées par les routes de Saint-Brieuc et de Vezin-le-Coquet. Ces axes sont caractérisés par des emprises viaires importantes ainsi qu'un terre-plein paysagé qualitatif pour l'accès depuis la rocade. Il borde un ensemble pavillonnaire relativement constitué. Toutefois les différentes franges du carrefour présentent des ensembles bâtis importants notamment aux carrefours avec le boulevard Saint Jean-Baptiste de la Salle et l'avenue Winston Churchill. Une maison d'angle à l'ouest témoigne de l'ancienne trame bâtie en périphérie du cœur de ville. Il s'agit pour ce site de poursuivre la restructuration de cet espace en redonnant, d'une part, un confort d'usages aux liaisons cycles et piétons et d'autre part, en réduisant la complexité des circulations sur ce carrefour, tout en tenant compte de la spécificité de la topographie de cet ensemble.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- La poursuite de la restructuration des franges de ce carrefour d'entrée de ville qui permet d'accéder à de grands secteurs d'équipements : sites universitaires, CHU, technopôle Atalante-Champeaux…, ainsi qu'au quartier de Villejean,
- La structuration d'un îlot bâti intégrant des morphologies modulées en accroche avec les secteurs avoisinants, notamment :
  - Une hauteur au maximum de R+17 sur la limite est de l'îlot avec maintien de la maison d'angle existante (élément bâti historique),
  - Une hauteur à R+8 maximale dans la partie médiane de l'îlot,
  - Une articulation avec la frange ouest à assurer afin de minimiser les ombres portées sur les limites parcellaires avec l'îlot pavillonnaire voisin, assurer des transparences et éviter un front bâti impactant pour le tissu voisin.

En terme d'espace public, un élargissement des trottoirs pour le confort des piétons et la sécurisation des liaisons cycles sont à prendre en compte dans la restructuration des abords.

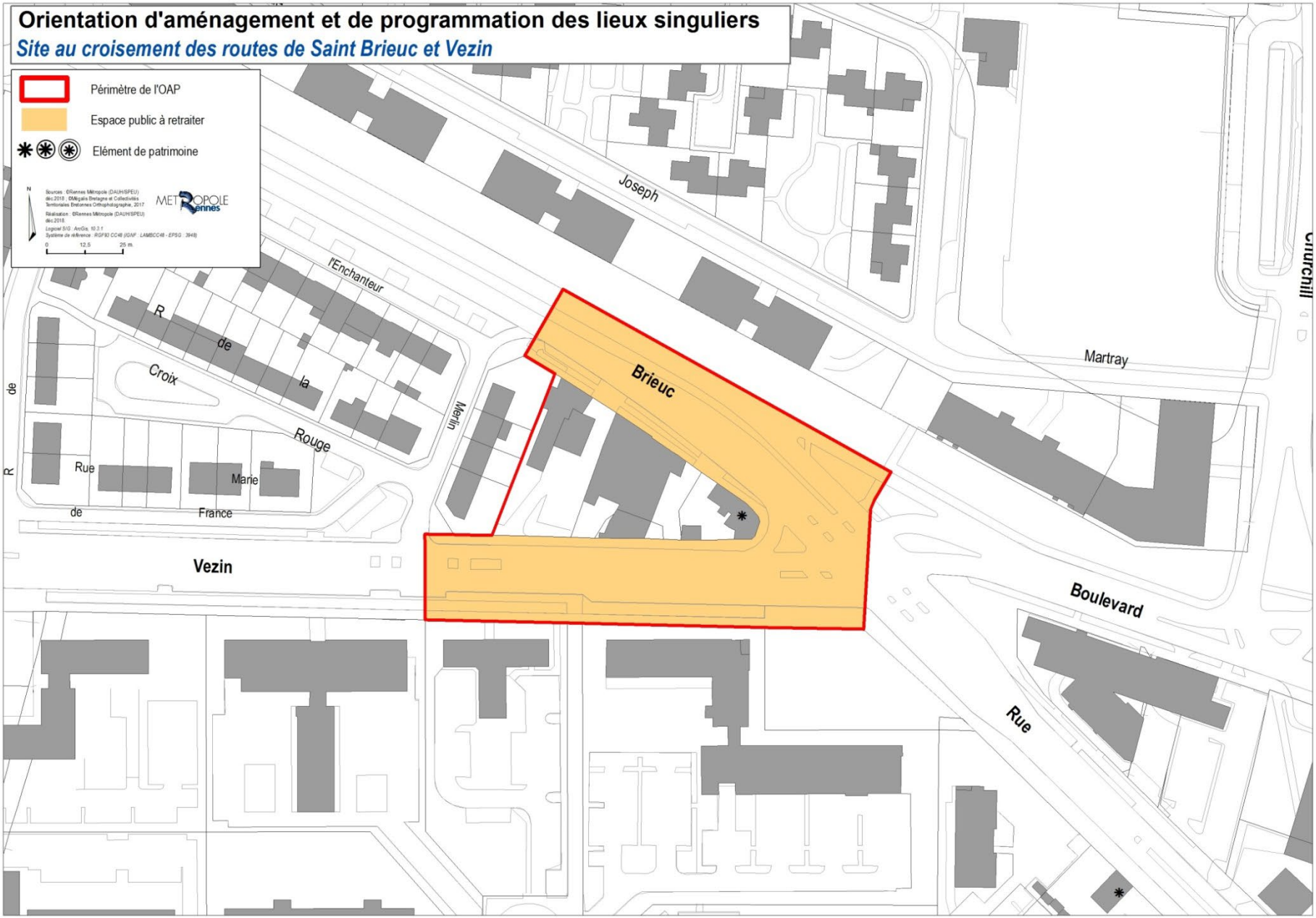
Programmation

Les programmes de construction respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

À l'image de la frange est du carrefour, le rez-de-chaussée dans sa pointe ouest accueillera des activités et services.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.


Orientation d'aménagement et de programmation des lieux singuliers
Site au croisement des routes de Saint Brieuc et Vezin
Périmètre de l'OAP
Espace public à retraiter
Elément de patrimoine
Joseph
l'Enchanteur
R de la Croix Rouge
Merlin
Brieuc
Martray
Churchill
Rue de France
Marie
Vezin
Boulevard
Rue

Site du boulevard Villebois Mareuil et du faisceau ferroviaire

Contexte du lieu singulier

Le boulevard Villebois Mareuil qui dessert les différents quartiers péricentraux est aujourd'hui un axe essentiel pour le contournement du cœur de ville. Le faisceau ferroviaire constitue par ailleurs une véritable porte d'entrée dans la ville depuis l'est du territoire. L'îlot en réflexion est aussi en proximité des ZAC EuroRennes et Baud Chardonnet actuellement en phase de développement et dont les orientations sont définies plus globalement dans une OAP de quartier déclinée ci-avant.

Cet ensemble s'inscrit aux abords de la plate-forme ferroviaire. Il en résulte une topographie très régulière dans cette partie de la ville. Le présent îlot doit permettre d'engager la restructuration d'un point rotule pour la desserte du secteur en redéfinissant une nouvelle façade urbaine sur la voie ferrée. Il doit également assurer à terme le prolongement de la promenade verte Georges Brassens (espace vert public structurant) jusqu'au boulevard Villebois Mareuil de sorte à assurer son déploiement et faciliter son accès. Le site est en frange de la polarité de quartier de la place du Souvenir Français.

Objectifs et orientations :

Un projet d'ensemble permettant :

- La création d'une nouvelle voie de desserte visant à désenclaver le complexe sportif Jean Coquelin et ainsi permettre sa restructuration,
- Un bâti repère le long du faisceau ferroviaire sans ombre portée sur le bâti environnant d'une hauteur R+15,
- Une frange bâtie en accroche avec les îlots environnants au sud de la nouvelle desserte à créer avec des hauteurs modulées de R+8 sur le boulevard à R+3 à l'ouest de l'îlot,
- La valorisation de la promenade Georges Brassens (liaison douce) avec la réalisation d'un nouvel accès et une extension à l'est de cet espace vert public,
- La confortation des activités commerciales et de services du pôle de quartier au droit du Cimetière de l'Est.

Programmation

L'îlot est constitué de programmes de logements de morphologies diversifiées. Les programmes respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

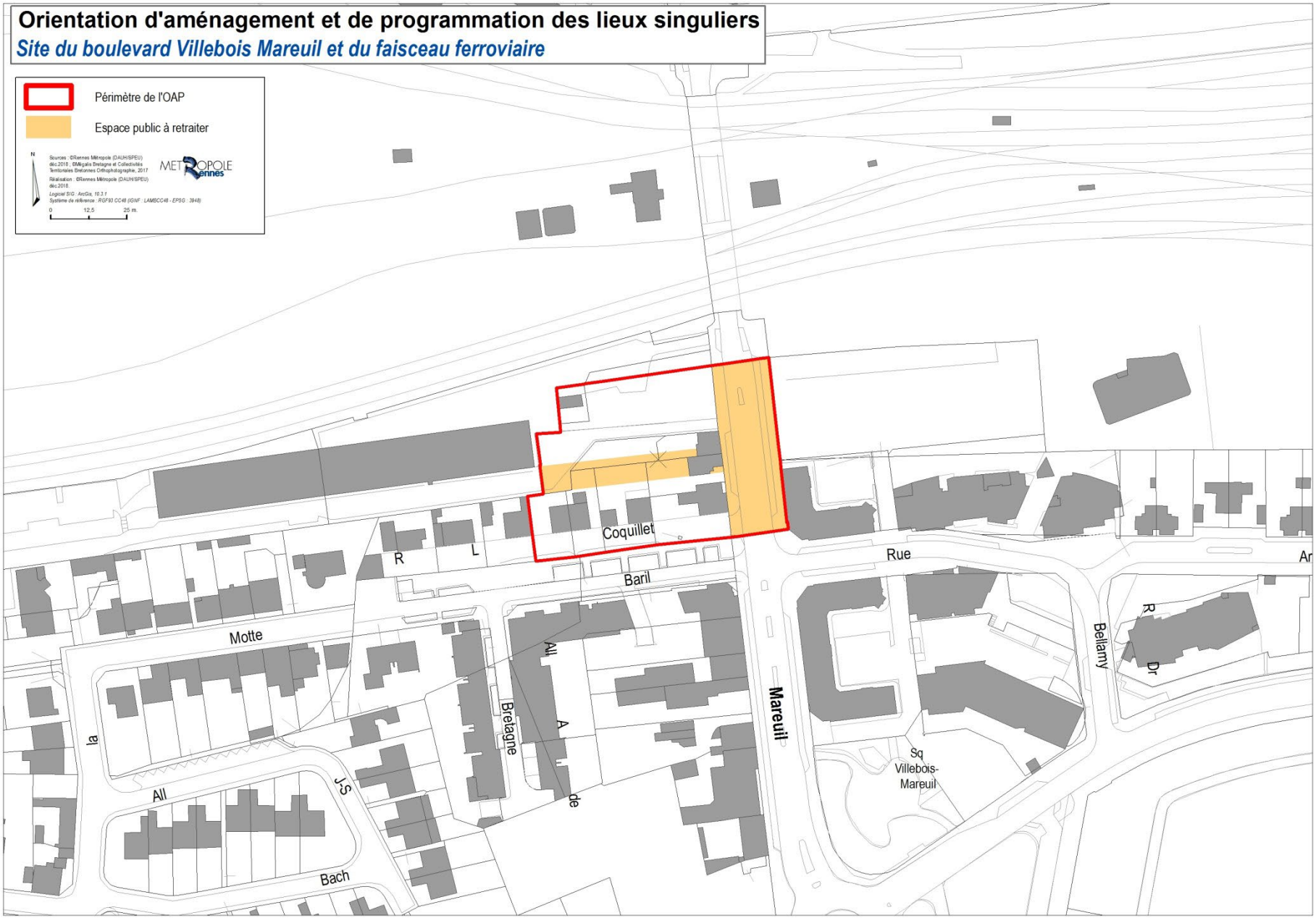
Les rez-de-chaussée des bâtis en bordure du boulevard Villebois Mareuil permettent l'accueil à la fois d'équipements, de commerces et de services consolidant la centralité actuelle.

Conditions de réalisation

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est phasée en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation en vue du retraitement de l'espace public de proximité.

Orientation d'aménagement et de programmation des lieux singuliers

Site du boulevard Villebois Mareuil et du faisceau ferroviaire



Site de Beaulieu : croisement des avenues du Professeur Charles Foulon et des Buttes de Coesmes

Contexte du lieu singulier

Le complexe universitaire de Beaulieu accueillera dès 2020 une station de métro de la ligne b. Située à l'articulation des avenues du Professeur Charles Foulon et des Buttes de Coesmes, celle-ci mettra en réseau ce site avec l'ensemble des campus rennais. Elle borde la polarité du restaurant universitaire l'Etoile qui sera réhabilitée et de la Croix Verte structurant la composition urbaine de Louis Arretche. Cette dernière, support de divers modes actifs irrigue les différents établissements d'enseignement et les cités des étudiants. Cet espace vert en contrebas du belvédère du métro fera l'objet de réaménagements notamment la restitution de son ruisseau aujourd'hui enterrée, la reconfiguration des liaisons douces et la requalification des espaces verts en fond de vallée, support des usages et animations du campus.

Objectifs et orientations :

Par les implantations de bâtis possibles autour de la Croix Verte, le campus de Beaulieu pourra accueillir de nouvelles fonctions urbaines contribuant à une plus grande ouverture de l'université sur la ville. Le projet d'ensemble pourra permettre :

- La création d'un secteur mixte au cœur du campus, en accroche avec la station de métro,
- La diversification des fonctions urbaines,
- L'ouverture vers le campus et sa croix verte,
- La création de bâtiments repères permettant d'affirmer la porte d'entrée du campus,
- Des aménagements complémentaires à ceux réalisés pour le métro et dans le cadre de la végétalisation et renaturation de la Croix-Verte du campus,
- Le développement des liaisons piétons et cycles.

Programmation

Le projet propose une mixité des programmes :

- fonctionnelle : bureaux, locaux universitaires ou d'accompagnement,
- sociale : logements étudiants et/ou logements familiaux. Les programmes respectent les dispositions du secteur de l'équilibre social de l'habitat.

Les rez-de-chaussée permettant l'accueil d'activités notamment des services ainsi que des équipements concourant à l'animation de la polarité universitaire.

Conditions de réalisations

- La notice du projet de permis de construire explicitera la manière dont chaque construction répond aux orientations attendues à la fois en terme d'objectifs qualitatifs et quantitatifs.
- La démarche de conception intègre les étapes de concertation nécessaire à sa définition et à son intégration au contexte.
- La mise en œuvre du projet est en lien avec la requalification des espaces publics contigus aux nouvelles constructions.
- Le projet d'ensemble peut être réalisé en plusieurs phases à la condition de garantir la cohérence urbaine attendue sur le site.
- La réalisation du projet intégrera un dispositif de participation au retraitement de l'espace public de proximité.

Orientation d'aménagement et de programmation des lieux singuliers

Site de Beaulieu : croisement des avenues du Professeur Charles Foulon et des Buttes de Coesmes

