



Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

# C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

## C-2 Échelle communale

### Cesson-Sévigné

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

Modification n°2 : dossier soumis à enquête publique



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

## Sommaire

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

1. Préserver un environnement et un cadre de vie de qualité, conforter le principe de la "Ville jardin" ..... 9
2. Accueillir en organisant et maîtrisant le développement urbain..... 11
3. Structurer et fédérer le territoire par les équipements et les mobilités ..... 14

### Partie 2 Les OAP de quartier ..... 17

1. OAP "La rue de Rennes" ..... 18
2. OAP "~~Le Haut-Grippé~~ La Rigourdière" ..... 22
3. OAP "~~Le Placis Vert~~" ..... 28
4. OAP "Site de l'ancienne téléphonie centrale" . 30
5. OAP "Îlot Avenue des Peupliers" ..... 32

## Préambule

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

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

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

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

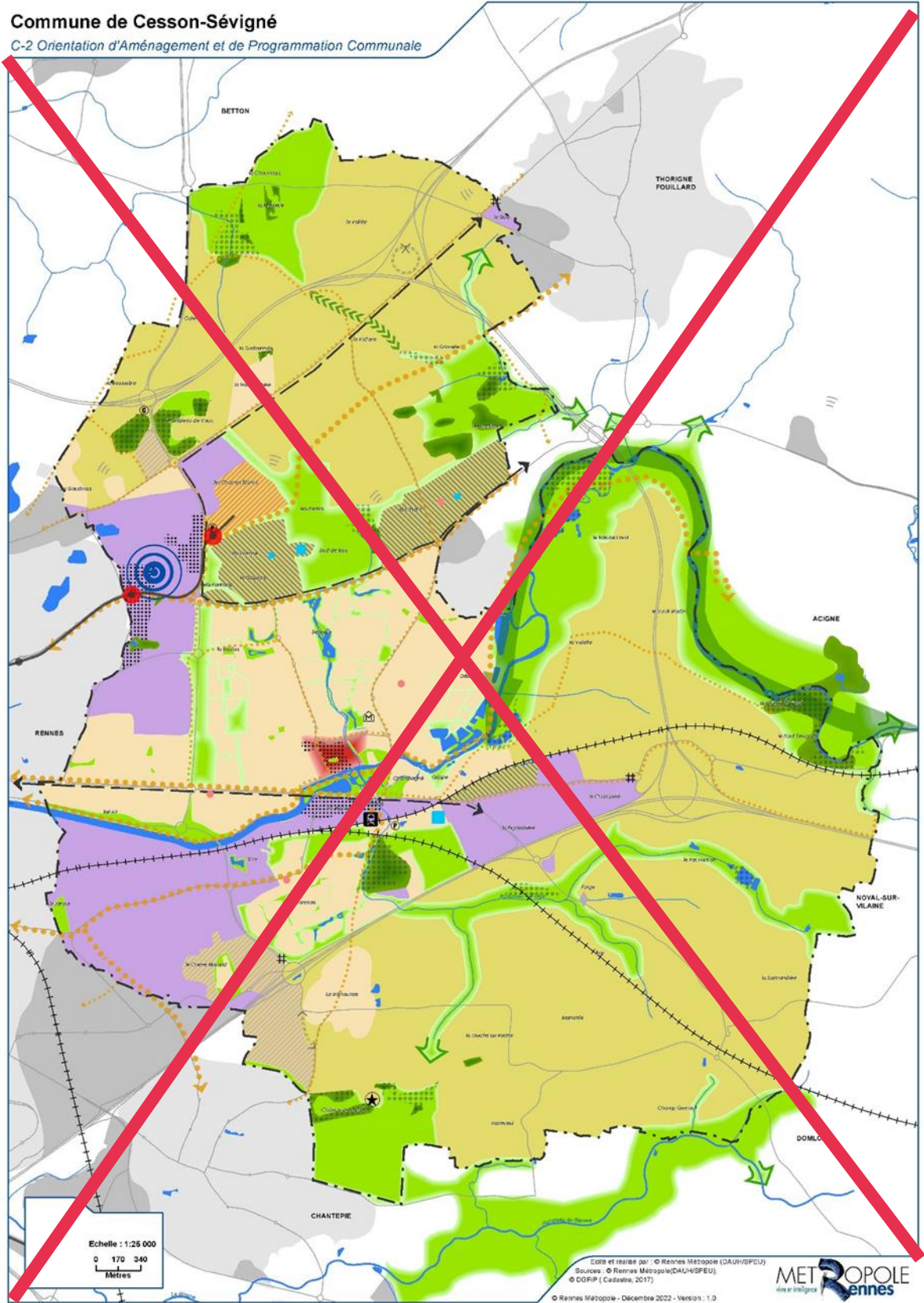


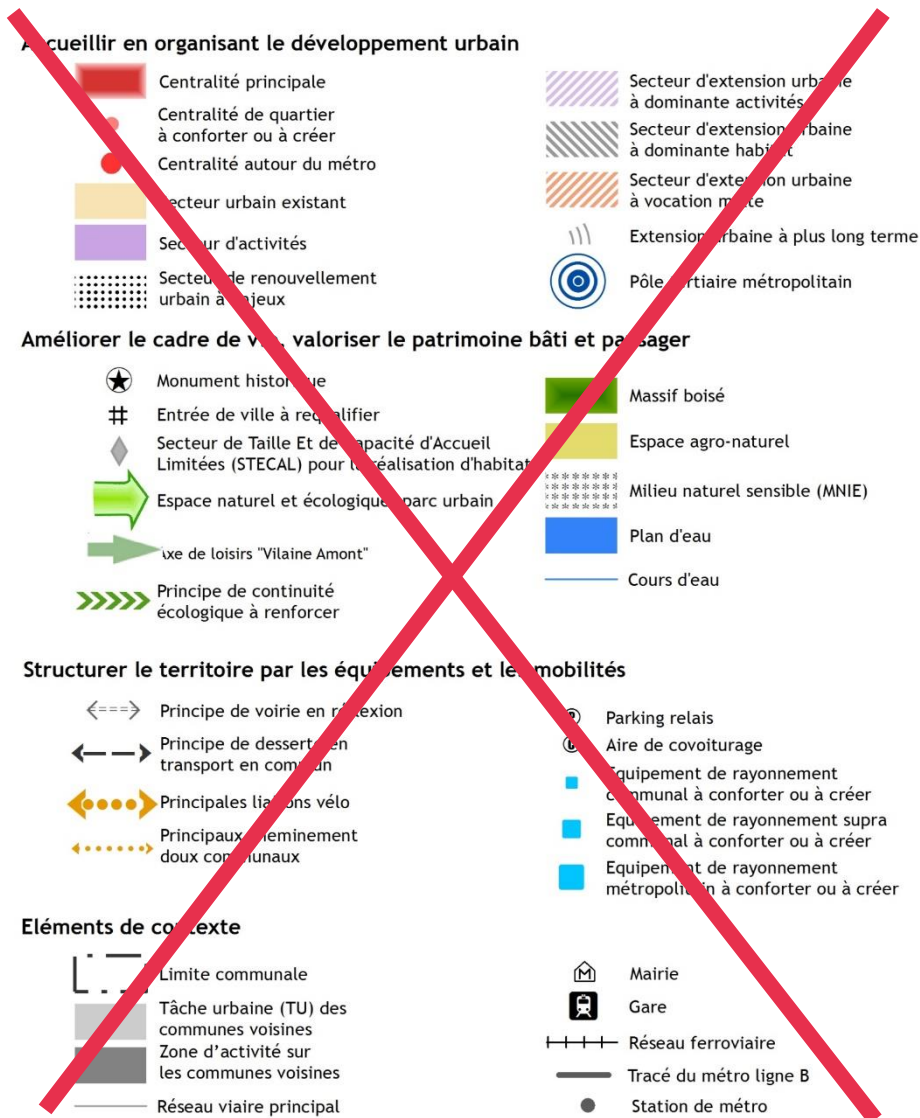
# Partie 1

## Le projet urbain communal

### Commune de Cesson-Sévigné

C-2 Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale

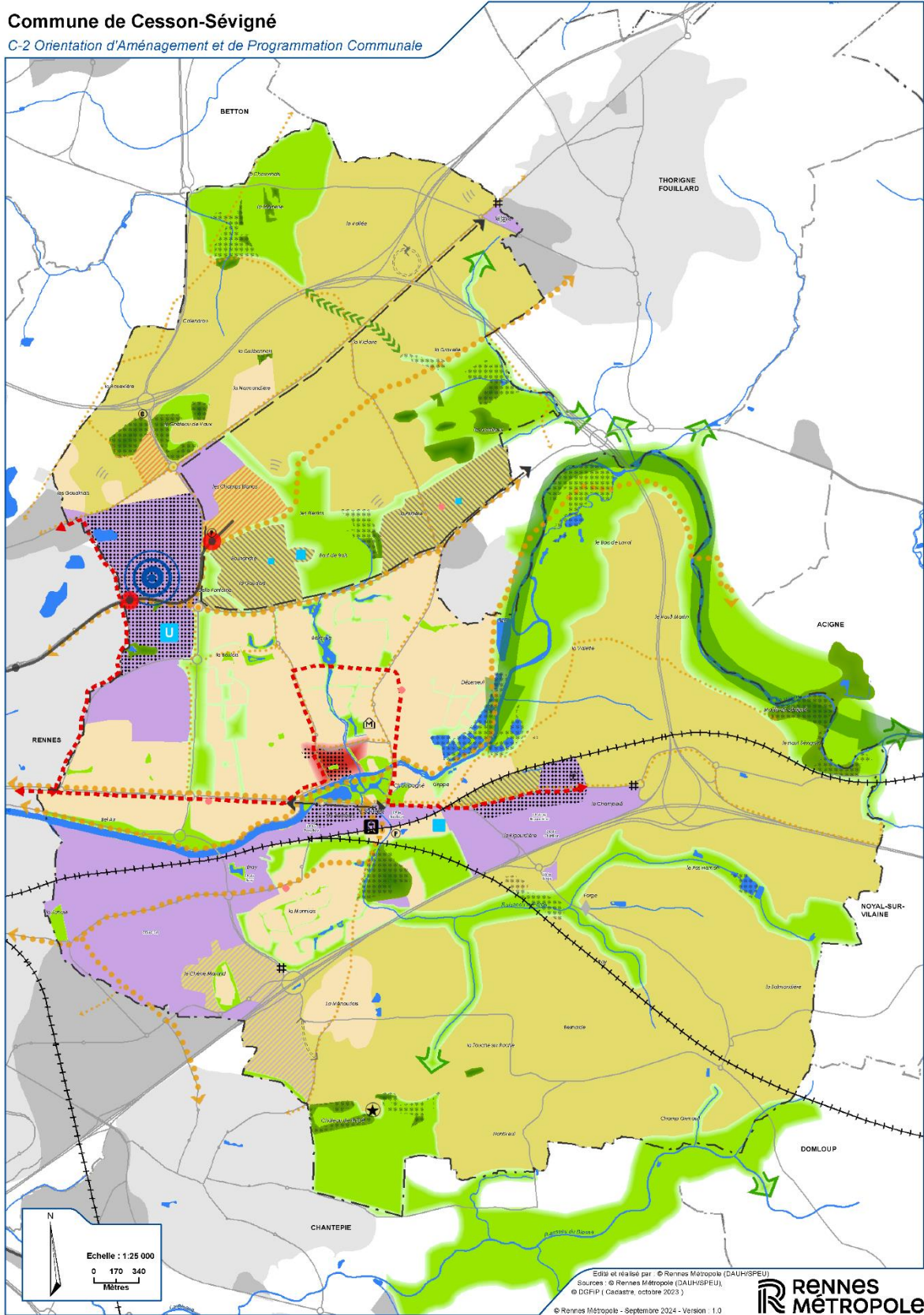






### Commune de Cesson-Sévigné

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



### Accueillir en organisant le développement urbain

	Centralité principale		Secteur d'extension urbaine à dominante activités
	Centralité de quartier à conforter ou à créer		Secteur d'extension urbaine à dominante habitat
	Centralité autour du métro		Secteur d'extension urbaine à vocation mixte
	Secteur urbain existant		Extension urbaine à plus long terme
	Secteur d'activités		Pôle tertiaire métropolitain
	Secteur de renouvellement urbain à enjeux		

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

	Monument historique		Massif boisé
	Entrée de ville à requalifier		Espace agro-naturel
	Secteur de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) pour la réalisation d'habitat		Milieu naturel sensible (MNIE)
	Espace naturel et écologique, parc urbain		Plan d'eau
	Lieu de loisirs "Vilaine Amont"		Cours d'eau
	Principe de continuité écologique à renforcer		

### Structurer le territoire par les équipements et les mobilités

	Projet Trambus		Parking relais
	Principe de voirie en réflexion		Aire de covoiturage
	Principe de desserte en transport en commun		Equipement de rayonnement communal à conforter ou à créer
	Principales liaisons vélo		Equipement de rayonnement supra communal à conforter ou à créer
	Principaux cheminement doux communaux		Equipement de rayonnement métropolitain à conforter ou à créer
			Equipement universitaire

### Eléments de contexte

	Limite communale		Mairie
	Tâche urbaine (TU) des communes voisines		Gare
	Zone d'activité sur les communes voisines		Réseau ferroviaire
	Réseau viaire principal		Tracé du métro ligne B
			Station de métro



## Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Le patrimoine naturel de la commune

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

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

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

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

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

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

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

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

## Les qualités paysagères de la "ville jardin"

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

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

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

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

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

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

## Les espaces et les activités agricoles

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

Cela se traduira par la poursuite de la production de logements sur des terrains en zone agglomérée (renouvellement urbain et optimisation à la parcelle) ainsi que par des extensions urbaines plus économes en foncier que par le passé (~~minimum de 45 logements par hectare~~). À ce titre, le PLH en vigueur définit des objectifs minimum en matière de densité en extension urbaine (67 logements par hectare) et en renouvellement urbain (100 logements par hectare) applicables aux opérations d'aménagement et en secteur diffus. Cette même démarche de rationalisation et d'économie du foncier sera recherchée pour le développement de l'activité.

La filière agricole a également besoin d'une visibilité à long terme sur l'évolution urbaine afin de pouvoir se développer et investir sereinement. Pour y répondre, le projet urbain de Cesson-Sévigné définit ViaSilva comme secteur prioritaire d'urbanisation future après 2035 et fixe la rocade comme limite au développement urbain à long terme, à l'exception notable de la future zone d'activités de la Petite Touche Aury en continuité de Chantepie. En intra-rocade, le secteur de la Valette/Bourgchevreuil est sanctuarisé et pourra, du fait de sa proximité avec les espaces urbanisés, développer des usages de loisirs et agro-touristiques compatibles avec l'agriculture. Le grand

secteur ViaSilva se fixe comme l'un de ses objectifs à long terme de maintenir au cœur du projet urbain des poches dédiées à une agriculture de proximité. En extra-rocade, les grands ensembles agricoles du plateau sud de la commune et ceux du nord conserveront leur vocation agricole et seront préservés de toute nouvelle urbanisation en conséquence à l'exception du hameau de Forge qui pourra connaître une urbanisation de ses dents creuses.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Au travail de trait d'union avec les quartiers existants (liaisons douces, transports en commun, traitement qualitatif et paisible du boulevard Saint-Roch...).
- Au développement des synergies avec le Cesson-Sévigné historique. Si une offre en équipements et commerces de proximité est prévue, le projet communal ambitionne de faire du centre-ville le véritable cœur de la vie de tous les Cessonnais. Le maintien et le développement des équipements centraux ainsi que le projet de renforcement et

d'élargissement du centre-ville animé et commerçant permettront d'y répondre.

- À la déclinaison des principes urbanistiques de la "ville jardin" dans l'aménagement de ViaSilva afin d'ancrer les nouveaux quartiers dans l'identité de la commune.

**Au Haut Grippé dans le cadre d'un projet d'ensemble (Voir OAP de quartier "Le Haut Grippé La Rigourdière").** Ce projet mixte logements/activités d'environ 650 900 logements participera à la requalification d'une entrée de ville majeure de la commune ainsi qu'au développement d'une mixité fonctionnelle.

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

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

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

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

Le centre-ville de la commune concentre les principaux équipements et polarise près du tiers des achats courants des Cessonnais. Toutefois, déconnecté du flux de l'axe



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Consolider et développer le tissu économique cessonnois

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

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

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

**Le pôle tertiaire métropolitain d'Atalante ViaSilva** (Voir OAP – Secteur d'enjeux intercommunal - ViaSilva). En lien

avec le projet urbain de ViaSilva, il s'agit de poursuivre le développement économique du site technopolitain « Atalante-Beaulieu / Saint-Sulpice / Champs Blancs » par l'accueil de nouvelles entreprises innovantes autour du numérique et des services aux entreprises en recherche et développement. Les secteurs concernés à Cesson-Sévigné sont les Champs Blancs, Pâtis Tatelin et Atalante Beaulieu (renouvellement urbain) et pourraient accueillir à ~~partir de 2020~~ l'horizon 2030 environ 7 000 nouveaux emplois. Par ailleurs, dans le cadre du Schéma de développement universitaire métropolitain, des synergies seront recherchées et mises en œuvre entre le monde de la recherche et le monde économique. Cela se traduira notamment par la mise en place d'un axe dynamique Est/Ouest, afin de créer une connexion physique entre le Campus, les Grandes Écoles et la Technopôle.

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

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

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

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

Les équipements de Cesson-Sévigné participent à son attractivité en apportant des réponses aux divers besoins (culturels, sportifs, scolaires, associatifs, administratifs, etc.) des habitants et usagers du territoire. Ce sont également des espaces de rencontres et de sociabilité pour les habitants, vecteurs d'intégration à la vie communale. L'offre, ~~en 2017~~, est particulièrement développée et diversifiée pour une strate de population comme celle de Cesson-Sévigné, confortant ainsi le rayonnement de la commune au niveau métropolitain et sa place dans le cœur de métropole. C'est le cas sur le plan culturel à travers le complexe du Pont des Arts et la salle de spectacle du Carré Sévigné, sur le plan de la santé à travers la polyclinique, et sur le plan sportif avec la piscine, le Palais des Sports et la salle multi-activités, la base Sports Nature, le Golf ou encore le complexe de tennis. La prise en compte du fonctionnement des habitants (cessonnais ou extérieurs) à l'échelle d'un bassin de vie et non plus de la commune pourrait faire

l'objet d'une réflexion globale entre Cesson-Sévigné et les communes voisines. En effet, de nombreuses personnes se détendent à proximité de leurs lieux de travail qui ne situent plus forcément sur la commune où ils habitent. Les habitants s'inscrivent également de plus en plus dans des logiques de réseaux et vont rechercher des pratiques sportives et culturelles sur un territoire plus large que leur commune de résidence.

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

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

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

#### Faciliter les déplacements piétons/cycles de proximité

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

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



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

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

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

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

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

ressourcements que sont la forêt de Rennes et la vallée de la Vilaine.

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

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

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

- ~~Dès 2020~~, Le métro dessert le nord de la commune à travers deux stations (Atalante et Cesson-ViaSilva) et permet un accès rapide à Rennes, ses équipements et ses zones d'emplois. Pôle d'échanges multimodal doté d'un parking relais de plus de 800 places, la station Cesson-ViaSilva donnera à la commune une position centrale dans les échanges intercommunaux de l'Est de la Métropole (rabattement de plusieurs lignes de bus desservant les communes d'Acigné et de Thorigné-Fouillard) et plus généralement de l'Est du département. Pour assurer un accès au pôle d'échange et un fonctionnement optimal du réseau de bus, des aménagements spécifiques (site propre, gestion des priorités, création de couloirs bus d'approche aux carrefours et giratoires) seront réalisés sur le Boulevard Saint-Roch, le boulevard des Alliés ou encore la route de Fougères. La desserte en bus des quartiers sera également optimisée afin de desservir les nouveaux quartiers, notamment les Pierrins. Par ailleurs, l'offre en transport en commun entre le terminus du métro, le centre-ville et la halte ferroviaire sera renforcée et jouera un rôle important dans les liens inter-quartiers de Cesson-Sévigné.
- À moyen terme, ~~deux lignes de trambus vont desservir la commune depuis le centre de Rennes : une en direction de la zone de Saint-Sulpice et qui desservira notamment la Technopôle Atalante Beaulieu et une autre en direction de la Rigourdière et qui desservira le centre-ville de Cesson-Sévigné.~~ La halte ferroviaire de Cesson-Sévigné pourrait également être renforcée, en lien avec le projet d'évolution de la ligne Rennes-Vitré et des nouvelles capacités offertes depuis la livraison de la LGV. Elle deviendrait ainsi, à l'instar de la station de métro Cesson-ViaSilva, une autre porte d'entrée de la métropole en transports en commun et un lieu important d'intermodalité. Elle ouvrirait également de nouvelles possibilités d'accès plus directes vers la gare et le centre-ville de Rennes. Cette évolution devra être anticipée et prise en compte dans le projet de développement et d'élargissement du centre-ville au sud de la Vilaine et sur la zone du Bordage (travail sur les espaces publics et ouverture

de la gare vers le nord, développement d'un pôle animé – activités et logements – nouvelles capacités de stationnement).

~~À plus long terme, le fonctionnement de l'axe Est/Ouest pourrait évoluer vers un mode de transport en commun plus performant et dédié sur tout ou partie de son linéaire. Des études seront engagées pour définir plus précisément l'opportunité et les modalités de mise en œuvre d'un tel projet.~~

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

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

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

**Enfin l'accessibilité automobile** depuis l'extra-rocade, sera améliorée même si la priorité en matière de déplacements reste le développement des moyens écologiques avec l'évolution des pratiques de déplacements (auto-partage, covoiturage). Il s'agit principalement d'accompagner l'arrivée du métro et le développement urbain de ViaSilva **ainsi que l'intermodalité au niveau des futurs parkings relais du trambus (Rigourdière)**. En effet, le pôle multimodal et le développement important de l'emploi sur la Technopôle vont générer des flux nouveaux qu'il s'agit de gérer au mieux par l'optimisation à court terme des accès depuis la

rocade (aménagement des portes des Longs Champs et de Tizé) et par la création à plus long terme d'un nouvel accès au niveau de la porte de Normandie. L'amélioration du franchissement de la Touche Dogon devrait quant à lui faciliter les échanges avec le nord de la commune.

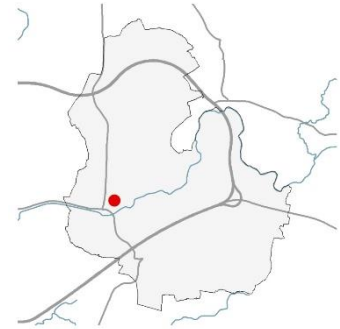
Par ailleurs, pour résorber un certain nombre de difficultés identifiées sur la seconde ceinture au niveau de Vern-sur-Seiche et sur les routes d'Angers et de Chateaugiron à Chantepie, une réflexion sera engagée pour mieux gérer les déplacements sur le secteur Sud-Est. Outre le renforcement de l'usage des transports en commun et l'évolution des comportements, une des solutions envisagées serait la réalisation d'un barreau routier permettant de reconnecter, depuis Vern-sur-Seiche, la seconde ceinture directement à la rocade au niveau de Cesson-Sévigné.

# Partie 2

## Les OAP de quartier

## 1. OAP "La rue de Rennes"

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



- Éviter l'effet « barre » en prévoyant des sections de façades de 25 m maximum ;
- Maintenir une part de végétal sur le secteur ;
- Poursuivre un maillage piéton/cycles entre la rue de Rennes et la Vilaine.

### Vocation et programmation

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

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

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

**Densité minimale attendue par le SCoT :** 60 100 logements par hectare.

### Composition urbaine

#### 1/ Formes urbaines

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

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

#### 2/ Traitement des lisières

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

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

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental :** Le cœur d'îlot est végétalisé pour partie et perméable afin de faciliter l'infiltration de l'eau à

### Description du site

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

### Superficie

0,2 ha environ.

### Occupation / usage actuels

Les 3 parcelles du projet sont actuellement bâties avec des maisons individuelles en rupture avec l'alignement majoritaire de la rue de Rennes

### Enjeux / objectifs

- Terminer le renouvellement de cette séquence de la rue de Rennes en évitant les reliquats qu'occasionnerait un renouvellement partiel du site ;

l'échelle du projet et de ménager la transition avec les pavillons au sud (plantation à prévoir pour atténuer visuellement le parc de stationnements aériens). Le retrait sur la rue de Rennes est laissé libre de circulation (pas de clôture sur voie) et supporte un alignement d'arbres en continuité de ceux existants. Les clôtures en limites séparatives sont perméables (mur bahut + dispositif claire-voie).

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

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

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

**Servitudes** : Voir annexes.

#### 4/ Mobilités

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

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

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

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

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

### Condition de réalisation

---

Pas d'orientation particulière.

### Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

---

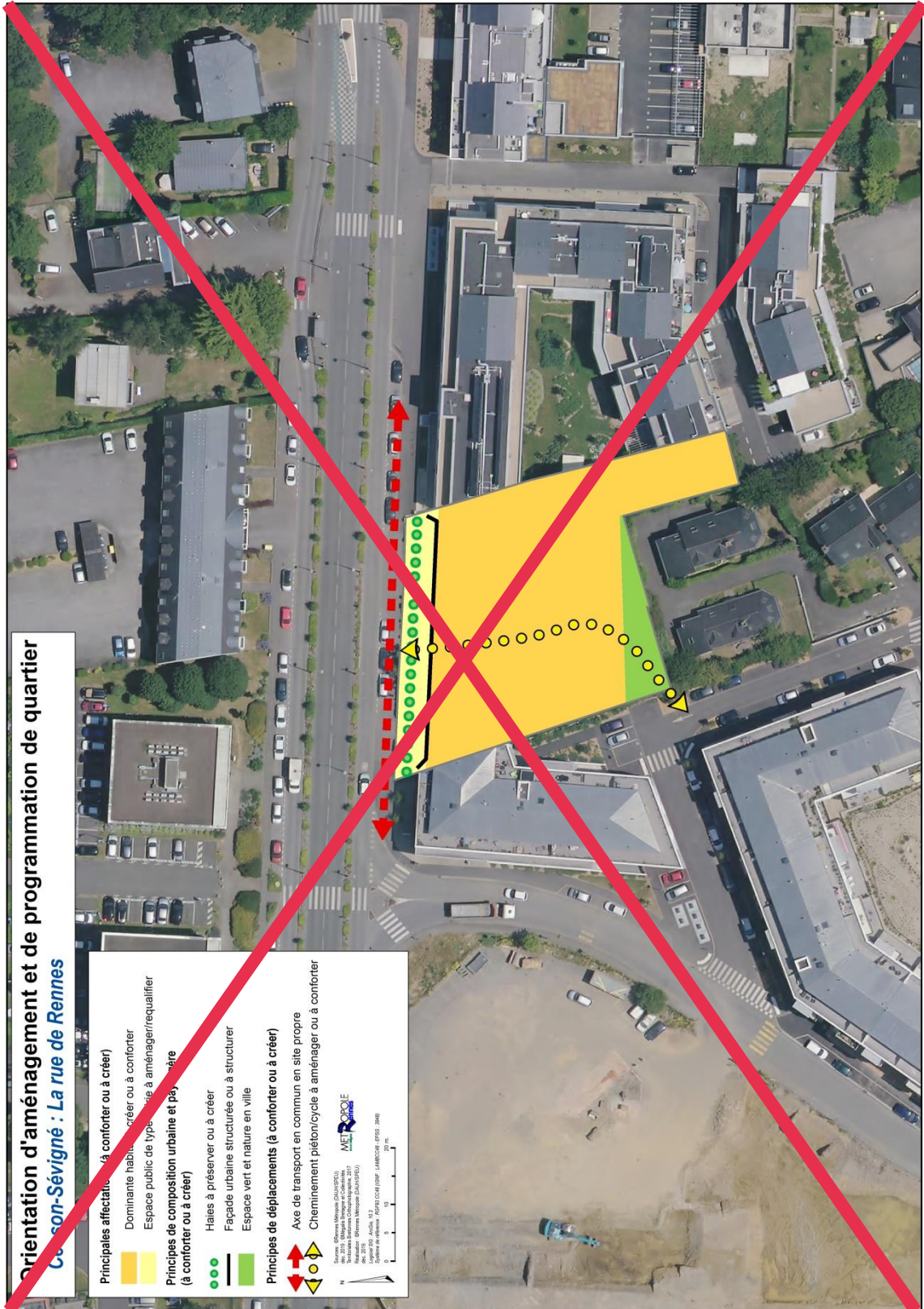
Pas d'orientation particulière.

### Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

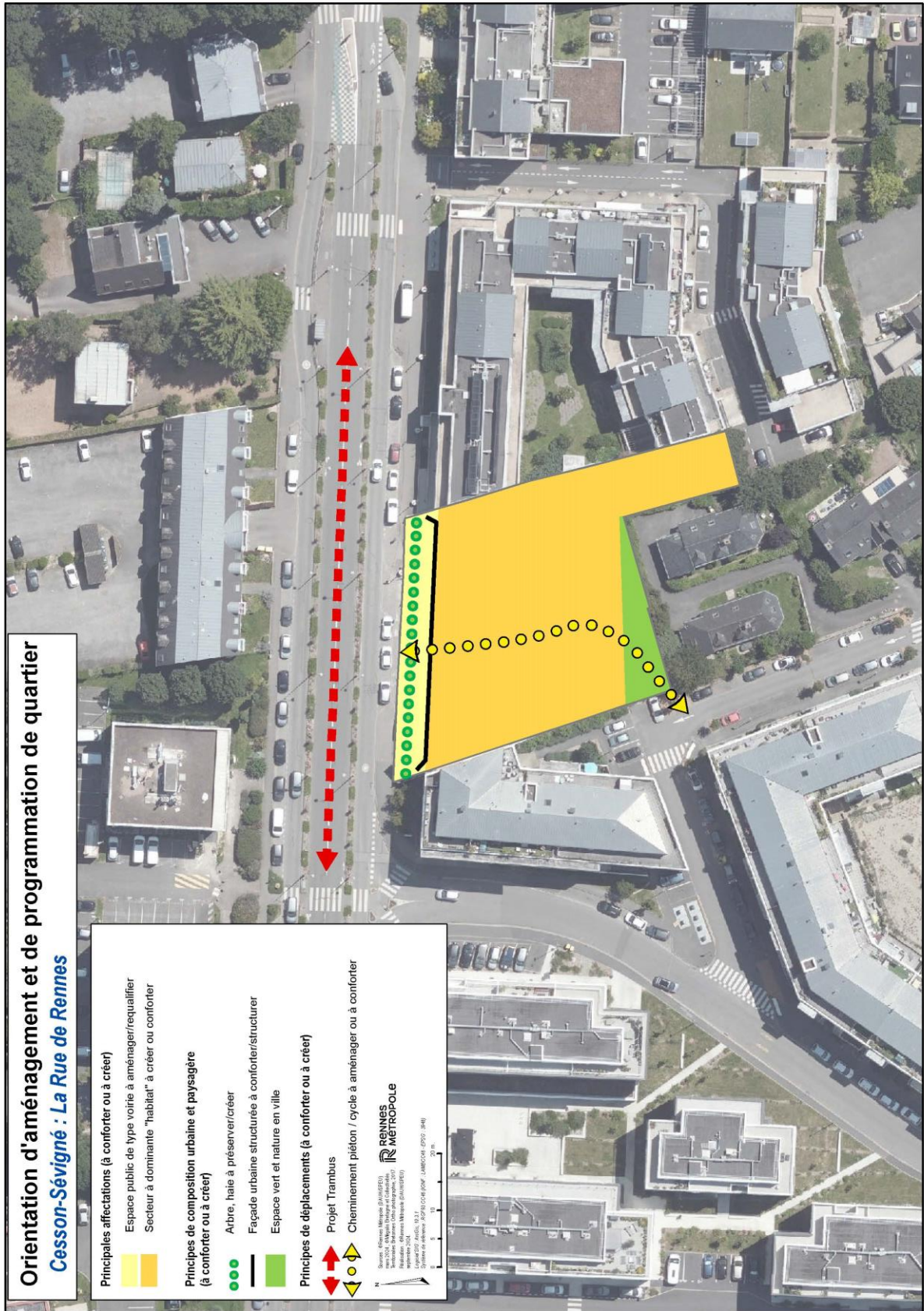
---

Sans objet.











## 2. OAP "Le Haut Grippé La Rigourdière"

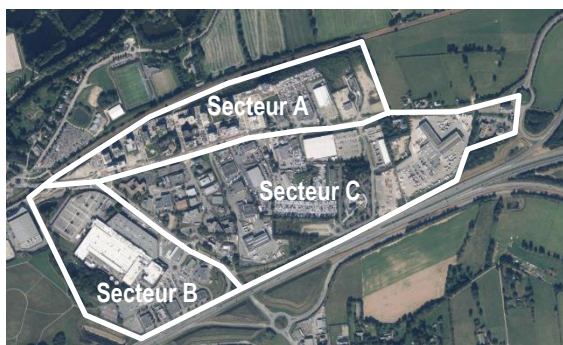
**Extension urbaine Renouveau urbain** : restructurer une entrée de ville majeure de la commune.

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



### Description du site

Le site **couvre l'ensemble de la zone d'activité de la Rigourdière**. Il est compris entre la voie ferrée Rennes-Paris au nord, le parc du Bois de la Justice à l'ouest et la



Rocade de Rennes au sud et à l'est, la route de Paris et la zone d'activités de la Rigourdière. Il est proche de la rocade Est et de l'échangeur de la Porte de la Rigourdière et il correspond à ce titre à une entrée de ville majeure pour la commune de Cesson-Sévigné, mais également pour la Métropole.

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

### Superficie

Le site représente une surface globale d'environ **16 64** hectares.

### Occupation / usage actuels

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

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

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

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

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

### Enjeux / objectifs

- Répondre à la forte demande de logements sur le territoire de la Métropole rennaise en général et sur

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

## Vocation et programmation

### Vocation :

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

- La partie à l'Ouest a une vocation dominante habitat (environ **650 900** logements à terme).
- La partie à l'Est conserve quant à elle sa vocation économique, tout en étant réorientée vers une offre **très majoritairement à vocation tertiaire** plus diversifiée autour du terminus du trambus (artisanat, entrepôt, tertiaire et techno-tertiaire, service, restauration, hôtellerie).

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

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

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

L'offre tertiaire nouvelle réalisée en rives sud et nord de la rue de la Rigourdière ne peut excéder 30 000 m<sup>2</sup> de SP au global.

**Mixité fonctionnelle** : ~~Sur la partie Ouest (dominante habitat), des activités principalement tertiaires complètent l'opération et apporte de la mixité fonctionnelle. Celle-ci peut être aussi bien à l'échelle de l'îlot que du bâti.~~

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

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

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

**Densité minimale attendue par le SCoT** : ~~60~~ 100 logements ou équivalent à l'hectare aux abords du trambus.

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

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*

*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70m<sup>2</sup>. Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*

## Composition urbaine

### 1/ Formes urbaines

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

- Le projet conserve des percées visuelles depuis la rue de la Rigourdière afin de maintenir les points de vue existants sur le paysage du Champ Urbain de Bourgchevreuil localisé au nord du site. Les nouvelles constructions développent une composition urbaine cohérente (ordonnancement du bâti, émergence d'un front bâti harmonieux) afin de structurer la rue de la Rigourdière et la transformer en boulevard urbain. À ce titre, les nouvelles activités implantées sur la partie Est s'adressent sur la rue et disposent leurs espaces de stationnement ou de logistique à l'arrière ou bien l'intègrent au bâti.
- Le projet tient également compte de sa situation en belvédère et ménage les hauteurs des constructions pour que celles-ci s'insèrent au mieux dans le paysage. Sur la partie Ouest = au regard de la topographie, des hauteurs supérieures à huit

niveaux, RDC compris, ne sont pas souhaitables. Par ailleurs, en lien avec la compacité prévue de l'opération, les derniers niveaux des constructions les plus élevées sont à traiter comme des sommets et non des façades, afin d'éviter une impression d'écrasement depuis l'espace public. Sur la partie Est = le projet développe des hauteurs maximales en R+6+ sommet, le projet développe des hauteurs beaucoup plus basses afin de faire la transition avec le secteur agricole voisin.

- Afin de garantir des respirations, l'ancien corps de ferme et ses abords seront maintenus dans la mesure du possible et pourront subir des adaptations face aux constructions nouvelles.

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

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

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

## 2/ Traitement des lisières

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

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

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

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

- En cœur de site d'opération, une trame verte, support d'espaces publics et de cheminements, est aménagée et vise à la limitation des effets "îlots de chaleur urbains". Elle sert également d'appui aux percées visuelles depuis la rue de la Rigourdière.
- Au niveau des activités sur la partie est du site de l'opération, des espaces verts tampon sont à réaliser pour faire une transition avec les programmes de logements ou mixtes situés à l'ouest. Ces espaces sont conçus comme des écrans visuels et doivent donc comporter une végétation tenant ce rôle.

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

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

~~Les nouvelles constructions à vocation économique édifiées en partie Est visent une haute performance énergétique avec un objectif de consommation conventionnelle d'énergie primaire inférieur d'au moins 40 % à la RT 2012 pour le bureau.~~

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

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

**Servitudes :** Voir annexes.

La ligne électrique Domloup/Belle Épine traverse le site la partie Est du Haut-Grippé.

## 4/ Mobilités et réseaux

**Accès automobile au secteur :**

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

Sur la partie au sud de la rue de la Rigourdière et à l'est de la route de Domloup (C) : le maillage viaire doit être renforcé et complété conformément au schéma afin de séparer les flux et de faciliter l'accès à de nouveaux fonciers économiques



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

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

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

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

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

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

**Autres réseaux** : ~~L'opération prévoit un raccordement de l'ensemble des constructions au réseau d'eaux pluviales et usées (assainissement collectifs) passant rue de la Rigourdière et dépendant de la station de traitement de Bray.~~ Pas d'orientations particulières.

#### Stationnement automobile :

Sur la partie nord de la rue de la Rigourdière (A), chaque projet développe une offre de stationnement privée en rapport avec les besoins du secteur, estimés à 1,5 place par logement ~~hors locatif social~~ et à 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureau, ~~service ou restauration~~. Pour les autres activités autorisées, l'offre est à estimer selon le besoin.

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

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

#### Stationnement vélo :

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

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

## Condition de réalisation

Sur le secteur A, l'aménagement de la partie ~~Ouest du Haut Grippé~~ (Hauts de Sévigné) est en cours sous la forme d'une opération d'ensemble. ~~La partie Est~~ les abords du terminus trambus et du parking relais devront également faire l'objet d'une opération d'ensemble. Entre ces deux sites, la réalisation de nouvelles opérations doit être coordonnée. Des regroupements parcellaires cohérents seront recherchés pour assurer un aménagement harmonieux du front urbain.

Sur le secteur C, la façade urbaine devra faire l'objet d'opérations coordonnées. Des regroupements parcellaires cohérents seront recherchés pour assurer un aménagement harmonieux du front urbain.

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

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

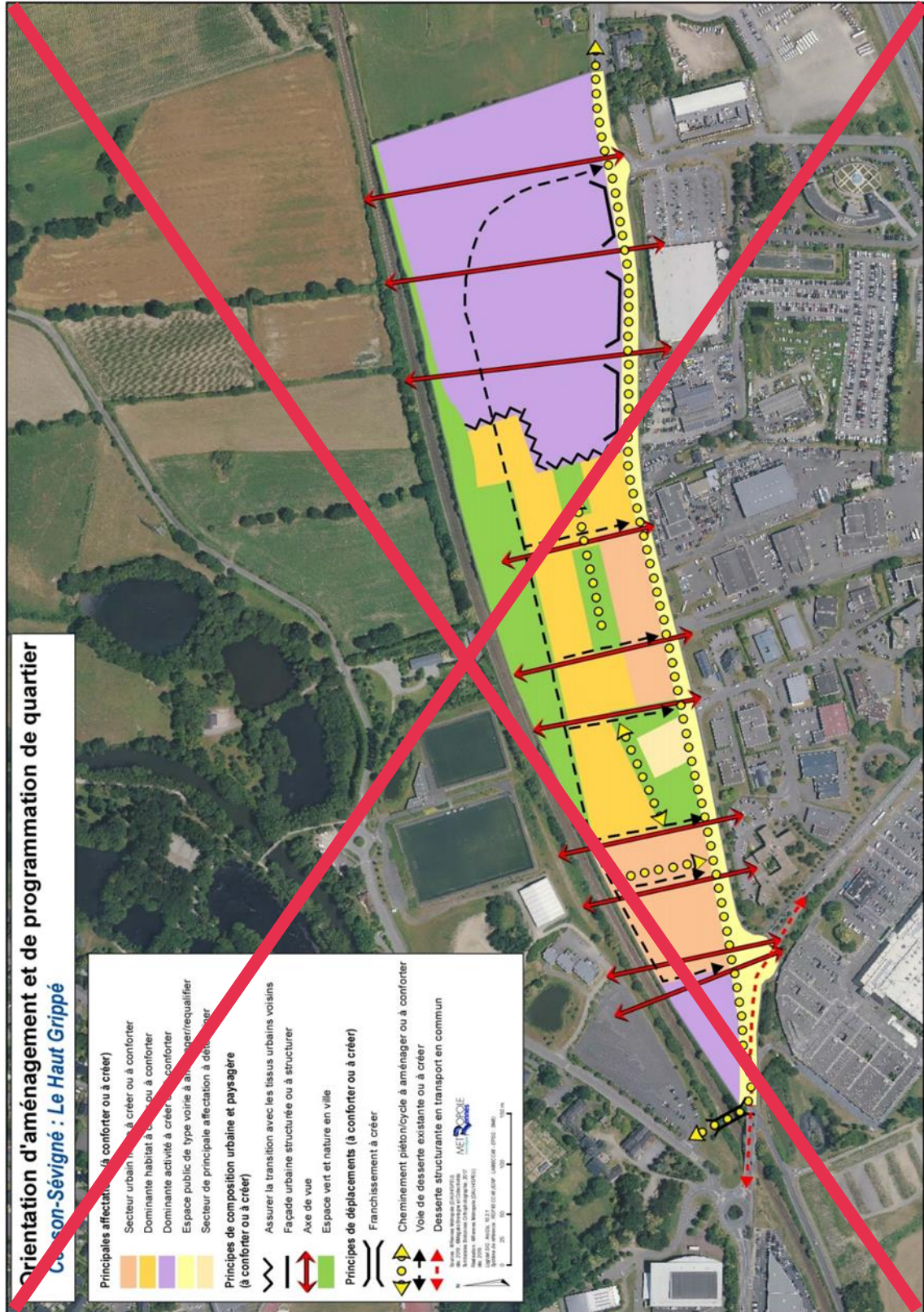
## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

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

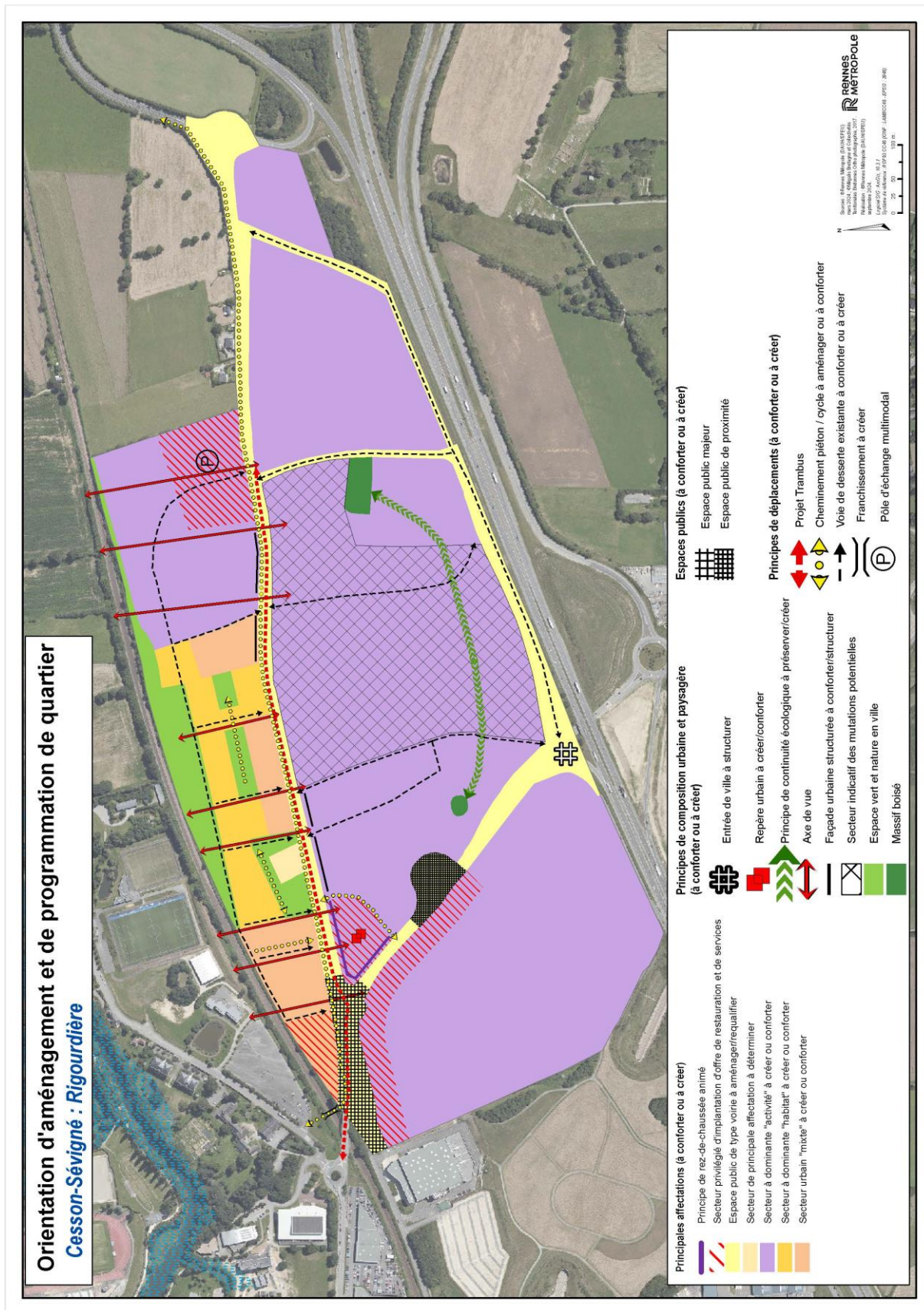
#### Phasage

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

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

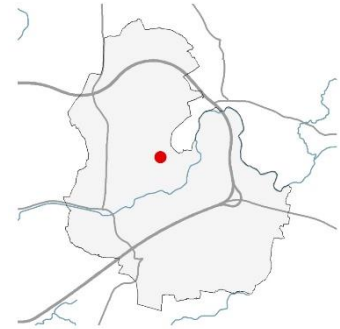
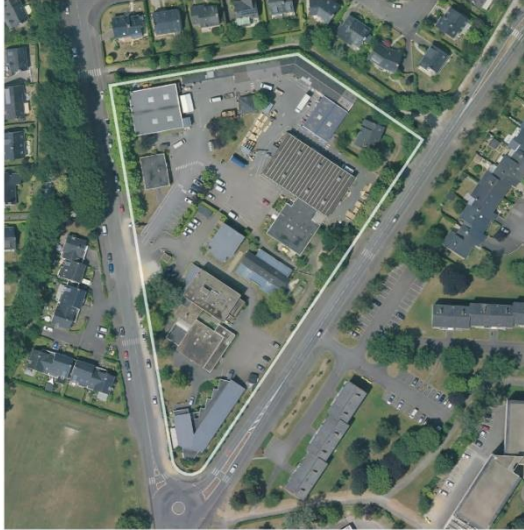






### 3. OAP "Le Placis Vert"

**Renouveau urbain : restructurer un site d'équipement vers davantage de mixité.**



#### Description du site

Le site est compris les rues du Placis Vert à l'Ouest et de la Chalotais à l'Est. Au Nord, il est bordé d'un chemin qui le sépare du lotissement de Bellevue.

#### Superficie

Le site représente une surface globale d'environ 1,5 hectare.

#### Occupation / usage actuels

Le site est occupé en totalité par l'ESAT de Bourgeveuil qui accueille et réinsère des personnes en difficulté.

La restructuration annoncée du site avec le départ d'une partie des équipements sur ViaSilva offre une opportunité de requalification d'un foncier aujourd'hui peu bâti et occupé par des bâtiments datant pour les plus anciens de 1976.

#### Enjeux / objectifs

- Répondre à la forte demande de logements, sur le territoire de la Métropole rennaise en général et sur la commune de Cesson-Sévigné en particulier, par la réalisation d'une nouvelle opération en renouvellement urbain ;
- Développer une mixité fonctionnelle et sociale par la construction de logements diversifiés (typologie et forme urbaine en complément du maintien et de la restructuration d'une partie de l'équipement ;
- Accompagner l'évolution démographique de la commune en développant une offre spécifique d'hébergement pour les personnes vieillissantes ;
- Décliner le principe de la ville jardin en créant de nouveaux espaces verts en cours d'opération ;

#### Vocation et programmation

**Vocation :** Environ une centaine de logements sont prévus sur la partie nord du site ainsi qu'un foyer de vie au sud.

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

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

**Densité minimale attendue par le SCoT :** 45 logements à l'hectare.

#### Composition urbaine

##### 1/ Formes urbaines

Une gamme diversifiée de formes urbaines est attendue sur l'opération avec des maisons de villes denses au Nord, des petits collectifs et des collectifs sur le reste du foncier.

En matière d'ambiance, il s'agit de recréer une façade urbaine sur la rue de la Chalotais à travers une implantation ordonnée des nouvelles constructions. Un ordonnancement est également attendu sur la rue du Placis Vert et le chemin délimitant l'îlot au Nord. Le cœur

d'îlot est par ailleurs constructible en complément du premier rang de construction.

En matière de hauteur, les nouvelles constructions s'inscrivent dans leur environnement et développent des épannelage variés afin de faire la transition entre le tissu pavillonnaire situé au Nord (gabarit de l'ordre du R+1+C ou A) et le tissu collectif à l'Est de la rue de la Chalotais (gabarit de l'ordre du R+3 à R+4).

Enfin, des perméabilités Est/Ouest sont recherchées dans l'implantation des constructions sur le terrain.

## 2/ Traitement des lisières

L'intégration et l'accroche avec les ambiances urbaines voisines est une composante importante du projet. À ce titre, l'opération est à concevoir comme une transition et une couture entre deux morphologies différentes (pavillonnaire à l'Ouest et collectif à l'Est).

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

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** : En cœur d'opération, une trame verte, support de cheminements, est aménagée et vise à la limitation des effets "îlots de chaleur urbains". Elle sert également d'appui aux percées visuelles depuis les rues du Placis Vert et de la Chalotais et traduit l'identité de la ville jardin à l'échelle de l'opération.

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

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

**Servitudes** : Voir annexes.

## 4/ Mobilités et réseaux

**Accès automobile au secteur** : Un accès automobile est à prévoir depuis la rue du Placis vert afin de desservir le cœur d'îlot.

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

**Desserte en transports collectifs** : Le secteur bénéficie d'une desserte performante en bus (ligne Chronostar avec arrêt à moins de 300 m).

**Desserte pour les modes actifs** : Une desserte interne est à prévoir dans le projet. Le site est par ailleurs bien connecté au reste du réseau communal, notamment à travers la piste cyclable sur la rue de la Chalotais qui permet de rejoindre le centre-ville de Cesson-Sévigné de manière sécurisée.

**Stationnement** : Pas d'orientation particulière.

## Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.



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

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



### Description du site

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

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

### Superficie

0,5 ha environ.

### Occupation / usage actuels

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

### Enjeux / objectifs

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

### Vocation et programmation

**Vocation** : Le site est destiné à une offre tertiaire, de formation et de logements en lien avec les autres activités (coliving ou logement étudiant géré). La Surface de Plancher totale ne devra pas excéder 10 000 m<sup>2</sup> environ.

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

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

**Densité minimale attendue par le SCoT** : ~~60~~ 100 logements par hectare.

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

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*

*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70 m<sup>2</sup>. Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*



## Composition urbaine

---

### 1/ Formes urbaines

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

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

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

### 2/ Traitement des lisières

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

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

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

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

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

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

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

**Servitudes** : Voir annexes.

### 4/ Mobilités

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

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

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

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

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

## Condition de réalisation

---

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

---

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements publics

---

Sans objet.

## 5. OAP "Îlot Avenue des Peupliers"

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



### Description du site

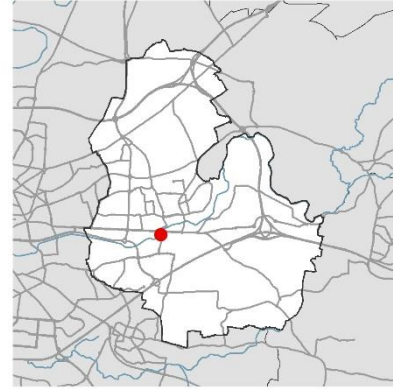
L'îlot est situé entre la rue de Paris, la rue de la Fontaine, l'avenue des Peupliers et la Vilaine, à quelques centaines de mètres du centre-ville de Cesson Sévigné.

### Superficie

1,5 ha environ.

### Occupation / usage actuels

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



### Enjeux / objectifs

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

### Vocation et programmation

**Vocation** : Le site est destiné à une programmation pouvant inclure notamment du logement, de l'hébergement, du bureau et des surfaces actives (commerces, services, équipements.). La Surface de Plancher totale ne devra pas excéder 15 500 m<sup>2</sup> environ.

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

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

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

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

*Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements.*

*À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70 m<sup>2</sup>. Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.*

## Composition urbaine

---

### 1/ Formes urbaines

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

Les futures constructions devront également présenter un rythme de façades harmonieux sur l'ensemble des fronts bâtis, y compris celui donnant sur la Vilaine. Afin d'éviter un traitement homogène du bâti, le projet développe un épannelage varié sur le site. À ce titre, la hauteur maximale fixée par le règlement est à mettre en œuvre sur une partie seulement de l'îlot.

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

Le traitement des socles des constructions devra quant à lui permettre de marquer l'assise des bâtiments. Les surfaces actives en RDC sont adressées sur les rues de Paris et de la Fontaine.

### 2/ Traitement des lisières

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

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

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

**Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental** : Le cœur d'îlot devra bénéficier d'un traitement paysager de qualité et les failles s'accompagneront de plantations. Les espaces libres sont ainsi à dominante végétale.

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

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

**Servitudes** : Voir annexes.

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

### 4/ Mobilités

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

**Voies structurantes** : le carrefour entre la rue de Paris et la rue de la Fontaine sera traité afin de diminuer son

caractère routier et ainsi favoriser l'accroche de l'îlot au reste du centre-ville. Un traitement sous la forme d'un parvis est ainsi envisagé.

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

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

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

## Condition de réalisation

---

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

## Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

---

Pas d'orientation particulière.

## Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

---

Sans objet.



