



Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

C-2 Échelle communale

Chevaigné

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 le cadre naturel, intégrer les contraintes et valoriser les ressources..... 9
2. Privilégier un développement attractif garantissant une offre urbaine variée et de qualité... 11
3. Fédérer et structurer le territoire par les équipements et les mobilités..... 13

Partie 2 Les OAP de quartier 16

1. OAP "Centre-bourg"..... 17
2. OAP "Branchère et Sud Gare"..... 20
3. OAP "Grand Champs" 23
4. OAP " Les Fonderies" 26

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 Durable (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).

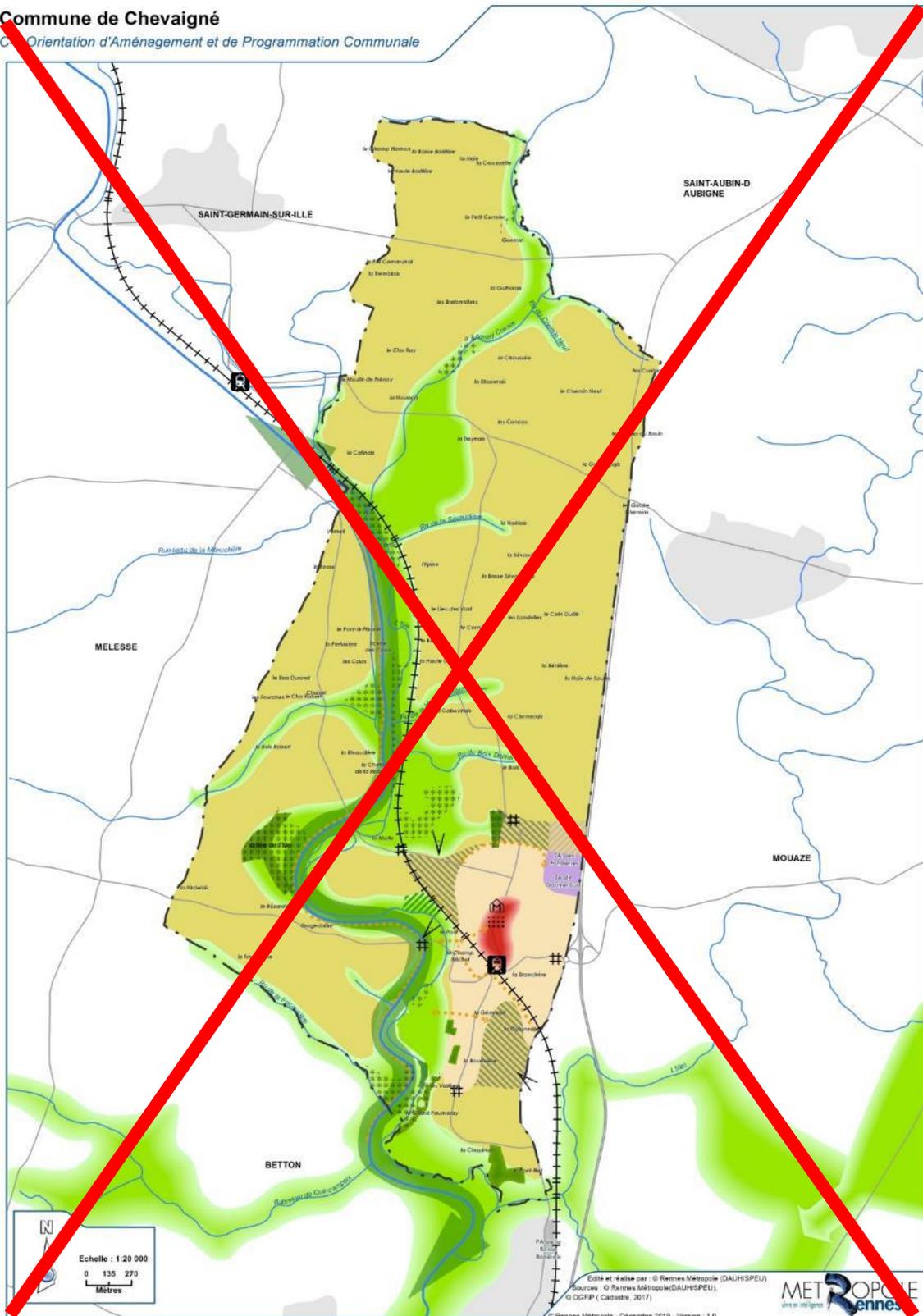


Partie 1

Le projet urbain communal

Commune de Chevaigné

Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale



Privilégier un développement attractif garantissant une offre urbaine variée et de qualité

- Intensifier et renouveler le centre-bourg
- Secteur urbain existant
- Secteur d'activités
- Secteur de renouvellement urbain à enjeux
- Secteur d'extension urbaine à dominante activités
- Secteur d'extension urbaine à dominante habitat

Préserver le cadre naturel, intégrer les contraintes et valoriser les ressources

- Point de vue
- Entrée de ville
- Espace naturel et écologique, parc urbain
- Axe "Trame Verte et Bleue" majeur métropolitain
- Massif boisé
- Espace agro-naturel
- Milieu naturel sensible (MNS)
- Plan d'eau
- Cours d'eau

Fédérer et structurer le territoire par les équipements et les mobilités

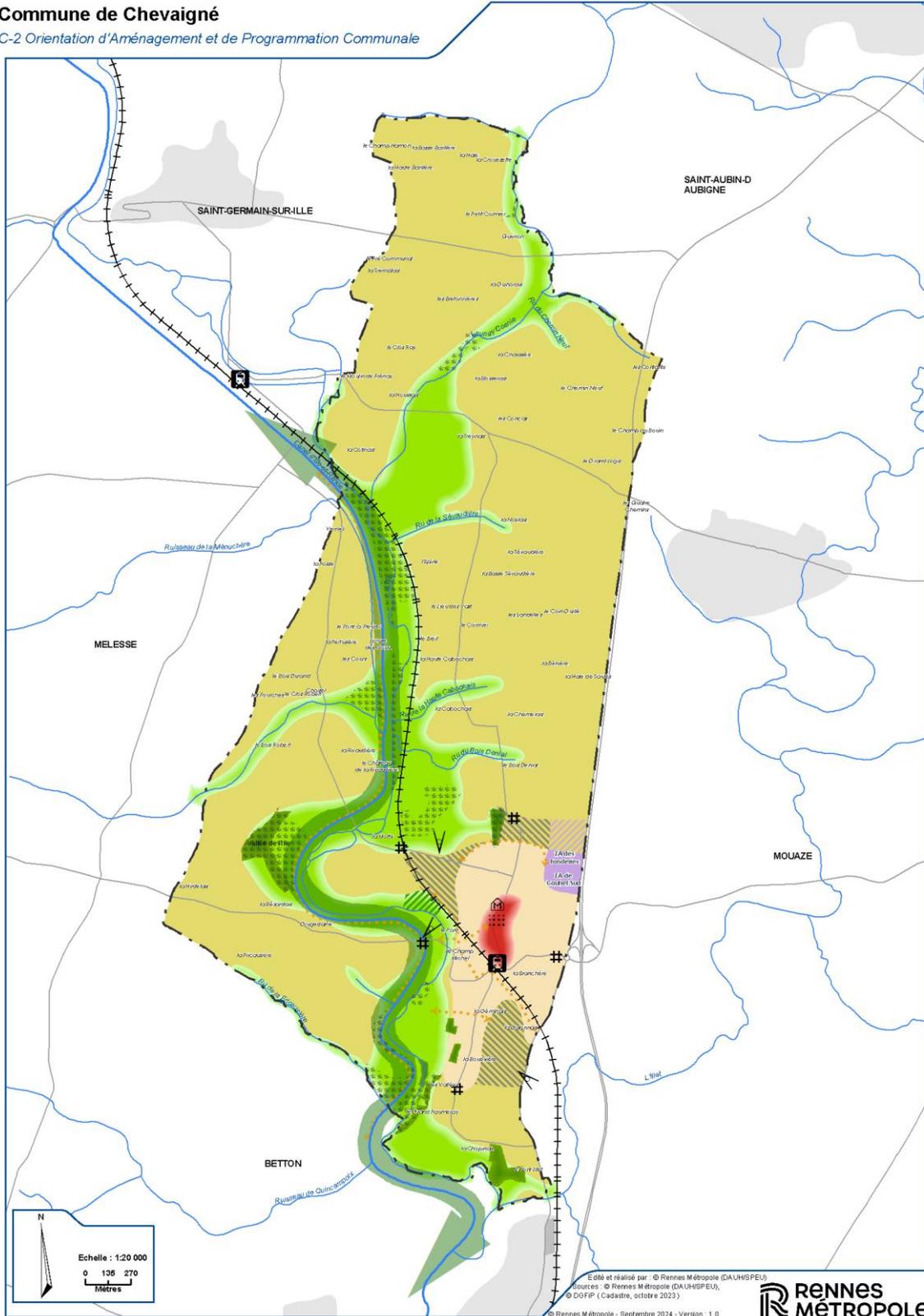
- Cheminement doux communal

Éléments de contexte

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

Commune de Chevaigné

C-2 Orientation d'Aménagement et de Programmation Communale



Privilégier un développement attractif garantissant une offre urbaine variée et de qualité

	Intensifier et renouveler le centre-bourg
	Secteur urbain existant
	Secteur d'activités
	Secteur de renouvellement urbain à enjeux
	Secteur d'extension urbaine à dominante activités
	Secteur d'extension urbaine à dominante habitat

Préserver le cadre naturel, intégrer les contraintes et valoriser les ressources

	Point de vue		Massif boisé
	Entrée de ville		Espace agro-naturel
	Espace naturel et écologique, parc urbain		Milieu naturel sensible (MNI)
	Axe "Trame Verte et Bleue" majeur métropolitain		Plan d'eau
			Cours d'eau

Fédérer et structurer le territoire par les équipements et les mobilités

	Cheminement doux communal
--	---------------------------

Éléments de contexte

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

Introduction

La commune de Chevaigné, qui appartient à la deuxième couronne de l'agglomération, est située à une dizaine de kilomètres au Nord de Rennes. Elle bénéficie d'une bonne desserte avec la présence de la D175 et la voie ferrée (halte ferroviaire). Son territoire de faible superficie (1 030 ha) comporte un relief modelé caractérisé par des espaces naturels (vallée de l'Ille) qui en font sa richesse et la présence d'infrastructures qui constituent à la fois atouts et contraintes pour son développement.

1. Préserver le cadre naturel, intégrer les contraintes et valoriser les ressources

Conforter la trame verte et bleue et valoriser le paysage

Le projet repose sur la valorisation du patrimoine naturel de la commune, au travers des orientations suivantes :

- Conserver et renforcer les grands ensembles naturels, les sites remarquables.

L'objectif est de préserver les grands ensembles naturels, les milieux naturels remarquables identifiés en tant que Milieu Naturel d'Intérêt Écologique sur la commune de Chevaigné :

- les grands ensembles naturels principaux, que sont les vallées de l'Ille et de l'Illet (réseau hydrographique, bocager et prairies humides) ;
- les 12 Milieux Naturels d'Intérêt Écologique (identifié au SCOT) et qui correspondent :
 - . principalement au grand ensemble de la vallée de l'Ille (La Blosserais La vallée de L'Ille, La Cotinais Bois des Vallées, La Rivaudière, prairies humides et bois de Grugedaine et prairies humides du Haut Finvert, Le Champ Michel),
 - . au bois de Chevaigné (lisière Nord du bourg),
 - . à la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique des anciens fours à chaux de Quenon, au nord-est de la commune.
- Renforcer les connexions écologiques, protéger les milieux aquatiques et consolider le réseau bocager

Le renforcement, la restauration des connexions biologiques entre les différents secteurs d'intérêt écologique, l'atténuation des coupures physiques existantes (voie ferrée, RD 175, secteurs agricoles ouverts) seront recherchés. L'objectif est l'amélioration du réseau "refuge", la renaturation d'espaces naturels (exemple des anciennes lagunes de Chevaigné).

La protection des zones humides (identifiées à l'inventaire dans le cadre du SAGE Vilaine) fait aussi partie des objectifs de préservation des qualités floristiques et ornithologiques de ces espaces, mais aussi garantit le rôle indispensable que les zones humides jouent dans la gestion de l'eau.

Le projet prévoit de :

- préserver et renforcer le maillage bocager d'intérêt dans les futurs secteurs d'urbanisation ;
- préserver et restaurer le réseau bocager dans les secteurs où il a été fragilisé, en lien par exemple avec les projets de liaisons douces ou encore dans les ceintures de bas-fonds délimitant les prairies humides ;
- intégrer ces éléments constitutifs de la trame verte en tant que supports de connexions biologiques entre les vallées et les MNIE ;
- mieux gérer les eaux de ruissellement et prévenir le risque inondation.

La limitation de l'imperméabilisation des sols dans le cadre des projets d'aménagement permettra de gérer la filtration et la rétention de l'eau de manière progressive dans le sol, et contribuera ainsi à réduire les risques d'inondations en aval des zones imperméabilisées.

Ainsi :

- les projets s'appuieront sur les haies comme vecteurs de renforcement des fonctions hydrauliques du site,
- la gestion intégrée de l'eau (à la parcelle ou dans les aménagements urbains) sera recherchée au regard notamment des capacités d'infiltration des sols dans les nouvelles opérations. Des limitations à l'usage des sols sont en outre prévues aux abords des cours d'eau (Ille) concernés par le risque d'inondation, conformément au PPRI du bassin de la Vilaine.
- Valoriser le paysage de Chevaigné : entre plateau et vallée de l'Ille.

Le paysage de Chevaigné comporte les entités paysagères ci-après :

- la vallée de l'Ille à l'Ouest et la dépression de l'Illet au Sud : paysage cloisonné, structuré par la voie ferrée et le canal d'Ille et Rance) et plus ouvert à l'Est de la commune,
- les vallons à l'Ouest de la vallée de l'Ille, où les rues façonnent un relief modelé, un maillage bocager fourni au Nord, et des zones humides de bas-fonds au Sud,
- à l'Est et au Nord, le plateau agricole, délimité par la présence de la D175 est caractérisé par un paysage très ouvert, et un bocage qui accompagne des chemins existants ou anciens,

- au Centre, le bourg en position de promontoire sur la vallée de l'Ille au Sud et sur le grand paysage de Saint-Germain-sur Ille au Nord.

Ces composantes géographiques et paysagères offrent un cadre de vie et touristique communal attrayant : un bourg à proximité du Canal d'Ille et Rance, des espaces agricoles et des chemins de randonnées.

Les vallées et le bocage constituent aussi des éléments paysagers à valoriser dans le cadre de la mise en œuvre du projet communal. Le projet porte ainsi sur la préservation des vues sur le grand paysage :

- leur préservation depuis le canal d'Ille et Rance sur le bourg ;
 - leur préservation sur la vallée de Saint-Germain-sur-Ille depuis le Nord-Ouest du bourg, dans le prolongement de la zone de loisirs (terrains sportifs et salle polyvalente) ;
 - dans le secteur au Nord de la voie ferrée, espace vert prolongement de la rue du Tertre au niveau de l'impasse de la Papillerie ;
 - au Sud-Est avec les vues sur la dépression de l'Illet et du ruisseau de la Caleuvre.
- Garantir la préservation de coupures vertes et la valorisation des lisières paysagères.

Le maintien et le développement d'un écrin de verdure sera intégré aux réflexions dans le cadre des opérations en cours ou futures, en prenant appui sur le paysage et la trame verte existante :

- en lien avec la voie ferrée par exemple sur le site du Grand Champ (à l'ouest du centre-bourg) ou au nord de la Galonnais,
 - en qualification des franges d'urbanisation depuis la vallée de l'Ille sur le quartier de la Géminais et sur le secteur rue d'Ille et Rance,
 - en affirmation des liaisons végétales existantes au nord de la ZA des Fonderies et en connexion avec le bois Roux « MNIE lisière du bourg », au travers de l'urbanisation à venir.
- L'aménagement du site de l'ancienne station de lagunage en lien avec la valorisation de la vallée de l'Ille.

Le projet permet la valorisation du site positionné entre le canal d'Ille et Rance et le bras naturel de l'Ille qui constitue un lieu attrayant en contrebas du bourg. Ce lieu bénéficie de liaisons piétonnes directes au centre-bourg (via le tunnel sous la voie ferrée ou encore le chemin de la vallée) ainsi que vers le canal d'Ille et Rance (site de la scierie, aire de pique-nique et écluse de Grugedaine). Il porte sur l'aménagement d'une frayère et de circuits piétons, dans le respect du caractère naturel et de la renaturation du site.

Intégrer les contraintes et valoriser les ressources

La commune de Chevaigné ne comporte pas de secteurs urbanisés soumis à des risques forts, mais est concernée par quelques contraintes et risques sur son territoire impliquant les mesures suivantes :

- Prévenir le risque inondation et le risque retrait gonflement.

Afin de se prémunir des risques d'inondations, la commune tient compte de l'hydrologie existante lors de la planification des projets d'urbanisation et complète le système actuel de recueil des eaux en limitant l'imperméabilisation, et si possible, l'artificialisation. Ainsi, les aménagements futurs viseront notamment :

- la protection des vallons et talwegs,
- la conservation des lits majeurs des cours d'eau,
- la préservation des zones humides,
- le respect du Plan de Prévention du Risque inondations.

Chevaigné peut être ponctuellement concernée par le phénomène de mouvement des sols liés au cycle « sécheresse - réhydratation et retrait - gonflement des sols ». Cette contrainte est prise en compte par les constructeurs dans le choix des modes constructifs notamment pour les fondations.

- Intégrer un objet de précaution par rapport aux risques et nuisances.

Territoire à proximité d'axes de transit, la commune est concernée par le risque lié au transport de matières dangereuses localisées :

- sur l'axe routier D175,
- sur l'axe ferroviaire Rennes – Saint-Malo,
- sur l'axe nord du gazoduc.

Le projet de la commune vise à assurer la réduction de ces nuisances et risques, notamment dans l'aménagement urbain futur au travers des dispositifs suivants :

- la mise en place de mesures de réduction de la vitesse dans la conception de l'aménagement, afin d'atténuer les nuisances sonores ;
- le respect de marge de recul et de principes paysagers qualitatifs (marge de recul de 75 m applicable en dehors des espaces urbanisés relative au classement sonore de la RD175) ;
- la mise en place de protections phoniques dans le cadre de nouveaux aménagements et lorsque cela est compatible avec le paysage et la préservation des zones naturelles.

Chevaigné comporte en limite Ouest de la commune une ligne de transport de gaz. Le projet prend en compte la servitude visant à limiter le risque relatif à ce réseau.

Préserver les espaces agricoles et le patrimoine bâti

L'activité agricole occupe une place importante sur le plan économique d'une part, mais également d'un point de vue paysager.

- Conforter l'activité agricole et pérenniser les terres agricoles

Le projet développé repose sur :

- la réservation des sols à l'usage agricole : limiter le mitage, nuisible à la fonctionnalité de l'économie agricole ainsi que les changements de destination à des fins d'habitat (à l'exception des bâtiments recensés au Patrimoine Bâti d'Intérêt Local) ;
- la possibilité de développer des pratiques agro-touristiques telles que la réalisation de gîtes ou chambres d'hôtes, prolongement de l'activité agricole.

La préservation des terres agricoles passe en premier lieu par la limitation des extensions urbaines. Les secteurs destinés à la progression du bourg sont identifiés clairement dans le PLUi (et l'étaient dans le POS précédent), à un horizon compatible avec l'organisation d'une exploitation agricole (10-15 ans) ; condition nécessaire aux agriculteurs pour mieux planifier leurs investissements et leurs besoins et anticiper les évolutions à venir.

- Valoriser l'attrait patrimonial de la commune, identifier et sauvegarder le patrimoine bâti d'intérêt local.

La commune accueille un patrimoine d'intérêt, support d'animation et valorisation de l'identité communale : avec pour exemple les écluses, le canal, l'usine à chaux de Quenon, les maisons-boutiques, les manoirs, ou encore les fermes.

La volonté est de préserver ces entités dans un objectif d'expression de la modernité. L'étude du Patrimoine Bâti d'Intérêt Local recense notamment les bâtiments agricoles présentant un intérêt architectural ; l'objectif est :

- d'identifier l'ensemble des bâtiments présentant un intérêt architectural et

patrimonial et de déterminer les éléments remarquables des constructions,

- de sensibiliser à leur préservation,
- d'envisager un développement urbain respectueux de l'identité communale.

2. Privilégier un développement attractif garantissant une offre urbaine variée et de qualité

La population de la commune de Chevaigné, comme celle de l'agglomération rennaise, vit des évolutions socio-démographiques importantes : essor démographique, une population plutôt jeune avec des effectifs scolaires en progression, une décohabitation qui implique une diminution significative de la taille des ménages, etc. ; ces tendances sont à la fois sociétales et liées au rythme de production des logements et à leur typologie.

Dans un objectif de préservation du cadre de vie, de prise en compte des impératifs économiques et écologiques, les opérations d'urbanisme seront maîtrisées, denses et qualitatives, tout en permettant l'accueil de populations demandeuses de bénéficier de la proximité d'une métropole comme celle de Rennes et des services de proximité.

Poursuivre l'accueil de population, en favorisant les parcours résidentiels et la mixité urbaine et sociale

Le projet se fonde sur un souhait d'accompagnement du parcours résidentiel des habitants actuels pour que jeunes, familles monoparentales, couples avec enfants et personnes âgées notamment, trouvent une solution d'habitat adaptée à leurs besoins et à leurs revenus.

Il se développe dans le respect du PLH qui prévoit dans les opérations d'urbanisme une mixité des typologies de logements (logements aidés, libres...) et une diversité des formes urbaines (collectifs, semi-collectifs, habitat groupé, etc.).

Le PLH en vigueur définit des objectifs minimum en matière de densité en extension urbaine et en renouvellement urbain (30 logements par hectare) applicables aux opérations d'aménagement et en secteur diffus.

Par ailleurs, en vue de répondre à l'objectif de réalisation d'un habitat favorable au vieillissement défini au PLH en vigueur, la commune prévoit une production significative de logements adaptés, dans les secteurs favorables au vieillissement, situés en zone urbaine pour privilégier leurs implantations à proximité des services et commodités du quotidien.

Garantir une offre urbaine variée et de qualité

- Assurer un développement urbain équilibré entre extensions urbaines et renouvellement urbain.

Le développement urbain s'est principalement réalisé par le biais d'extensions urbaines, sous forme de quartiers pavillonnaires jusque dans les années 2000. Ensuite, le développement de la ZAC de la Branchère, articulé autour de grands espaces verts récréatifs, de la halte ferroviaire a contribué à offrir un tissu diversifié bien intégré et réaffirmant la polarité et l'intensité du centre-bourg.

Le projet d'accueil de logements porte principalement sur deux grandes opérations d'aménagement pour les années à venir :

- la finalisation de la ZAC de la Branchère,
 - la réalisation de la ZAC des Trois Lieux qui mêle renouvellement urbain, extension urbaine à dominante d'habitat et développement de la zone d'activité actuelle.
 - Les secteurs de la Branchère 2 et Sud Gare en renouvellement urbain.
- Affirmer le cœur de bourg, en rééquilibrant le développement urbain vers l'ouest et en favorisant le renouvellement et l'intensification de l'espace urbanisé entre la place de la mairie et le pôle gare au travers de la ZAC des Trois Lieux.

La ZAC des Trois lieux identifie un site de renouvellement entre la place de la mairie et le pôle gare, bénéficiant d'un haut niveau de service tant en matière de déplacements (transports en commun, halte ferroviaire) que de services, commerces et lieux d'animation (équipements associatifs, bibliothèque, mairie...). Elle intègre ce projet ainsi qu'une réflexion sur l'aménagement de l'espace public et de réorganisation des équipements publics.

Elle prévoit en outre le développement du secteur dit Le Grand Champ. Ce dernier bénéficie de la proximité du centre-ville (place de l'église, du groupe scolaire) et constitue le prolongement du quartier des Châtaigniers (rue de la Grande Haie, allée des Vignes) vers l'Ouest. Son développement contribuera à rééquilibrer le centre-bourg vers l'Ouest. Par ailleurs, il permettra la valorisation paysagère (et de loisirs) de la frange verte le long de la voie ferrée et la qualification et la sécurisation des déplacements doux vers le bourg.

Un troisième secteur, dit Les Fonderies, est aménagé dans le cadre de la ZAC des Trois Lieux. Il s'agit de l'extension d'une zone d'activités existante au nord-est de la commune. Cet aménagement contribue au développement et

l'affirmation de l'activité économique de la commune. La trame paysagère existante sera préservée et confortée.

- Le développement du quartier de la Galonnais, au sud de la voie ferrée, et à proximité du pôle gare.

Identifié dans le cadre des études relatives à l'élaboration des documents de planification comme secteur de développement complémentaire (études isochrones, analyse paysagère et morphologique...), il se positionne dans un contexte urbain de conurbation le long de la route de la Géminais.

Le développement urbain de ce site a pour objet la réalisation d'un quartier à dominante d'habitat bénéficiant des services du pôle gare (récemment aménagé et affirmé au travers de la ZAC de la Branchère).

Le site de la Galonnais, au sud de la voie ferrée, bénéficie de pentes douces, orientées vers le nord-ouest, d'un maillage bocagé et de deux dessertes viaries : la route de la Géminais et l'ex RD 175. Les dessertes piétonnes sont possibles vers la vallée de l'Ille et une liaison douce au nord raccorde directement le site à la halte ferroviaire.

- Le développement urbain limité en franges nord du bourg, en lien avec le pôle de loisirs et le bois de Chevaigné.

Cette extension urbaine (dont l'emprise est sensiblement réduite par rapport au POS pour la préservation des espaces agricoles), viendra clôturer les développements urbains au nord du bourg, constituer une nouvelle entrée de ce dernier. Elle complète les développements urbains disparates du « Clos de la Petite Lande », du Haut Bourg ou de la route du Bois Denial. Elle constitue l'avantage d'offrir un tissu urbain à proximité de la zone de loisirs et de s'appuyer sur le bois roux (espace vert d'intérêt à valoriser).

Adapter l'offre d'équipements pour accompagner la croissance démographique

Les équipements sont aujourd'hui concentrés sur trois principales polarités, bien réparties à l'échelle du territoire communal :

- centre-bourg se prolongeant sur le secteur de la gare et le quartier de la Branchère,
- entrée de bourg Nord comportant le pôle sportif (terrains de football), salle polyvalente,
- Nord-Est : comportant les services techniques.

Le projet prévoit de les maintenir en place, tout en permettant des adaptations nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants, liées à de nouveaux besoins et de nouvelles pratiques. L'étude d'équipement a permis de mettre en évidence des mutualisations possibles :

- Affirmer le pôle mairie / équipements culturels / logements

La place de la Mairie et ses abords concentrent les principaux équipements associatifs et culturels de la commune (école de musique, salle de théâtre, salles de réunion, bibliothèque, lieux de rencontre des séniors, des assistantes maternelles...). Il s'agira de permettre les reconfigurations nécessaires à l'affirmation d'un véritable pôle culturel autour de la mairie, l'église et de l'ancien presbytère.

Ce secteur est intégré dans le cadre des réflexions menées sur le développement d'un pôle d'équipement en lien avec le secteur de renouvellement identifié (ZAC des Trois Lieux).

Pourront notamment être examinés les points suivants :

- valorisation du site du presbytère.
- Maintenir et permettre le développement du pôle sportif en entrée de bourg Nord.

Le complexe sportif bénéficie d'un espace confortable, dont l'accès depuis le centre-bourg (environ 400 m depuis l'école) est relativement sécurisé (voies modes doux au travers des quartiers ou de la présence de trottoirs).

Les adaptations ultérieures nécessaires sur le plus long terme pourront se réaliser sur le foncier disponible. En complément, une zone de développement est envisagée en continuité Ouest pour les besoins de développement de cette zone d'équipement.

Proposer une offre économique, commerciale de services et de loisirs

Le projet de Chevaigné vise :

- le maintien et le développement des activités existantes,
- la mutation du tissu en conservant l'équilibre emploi /habitat.

Il porte sur les axes suivants :

- Renforcer le pôle commercial en centre bourg, en articulation avec le quartier de la Branchère.

La préservation du linéaire commercial en lien avec le pôle gare fait partie du projet d'affirmation du centre-bourg, de manière à assurer une quasi-continuité jusqu'à la place de l'église.

L'affirmation de cette centralité, proche à la fois des secteurs d'habitat existants et des secteurs d'habitat futurs, qui plus est situé sur la ligne de desserte bus, sera un facteur d'incitation des déplacements modes doux et donc de réduction des facteurs de production de gaz à effet de serre.

- Consolider les activités existantes et permettre leur développement.

La commune affiche un rayonnement économique très élevé au regard de son poids démographique et de sa proximité du pôle d'emploi de Rennes.

La zone d'activité des Fonderies, bien située par rapport à la RD 175, sera confortée, en maintenant sa fonction économique et en permettant une extension vers le nord **dans le cadre de la ZAC des 3 Lieux**.

Les activités présentes dans le tissu aujourd'hui à dominante d'habitat (secteur au sud de la zone des Fonderies), non nuisantes pour leur environnement permettent d'offrir un parc complémentaire dédié à des activités.

3. Fédérer et structurer le territoire par les équipements et les mobilités

Les déplacements motorisés prépondérants, nuisent à l'apaisement du centre-bourg, à la qualité de l'espace public et à la lutte contre le changement climatique (production de gaz à effet de serre).

C'est pourquoi la commune a souhaité définir des pistes d'actions visant à réduire les déplacements en véhicules motorisés et à diversifier les modes de déplacements.

Sécuriser et diversifier les modes de déplacements

La commune de Chevaigné est bien connectée au réseau de déplacements de l'agglomération.

- La RD 175, la 2ème ceinture, la rocade, la halte ferroviaire, le halage du canal d'Ille et Rance (qui permet de se rendre facilement à Betton à vélo).
- On note cependant les enjeux suivants en dehors de la commune :
 - . la saturation du nœud d'échange Rocade/RD 175 au niveau de l'échangeur des Longs-Champs, ou encore le trafic augmentant sur la seconde ceinture et sur les pénétrantes de Rennes.
 - . la réflexion sur la sécurisation des passages à niveaux sur les communes de Betton et de Saint-Grégoire, visant à sécuriser les déplacements voitures mais aussi ceux en transport en commun (suppression du passage à niveau de Maison Blanche à Saint-Grégoire, par exemple...).

Les objectifs du Grenelle de l'Environnement et l'engagement local dans la Convention des Maires impliquent que des priorités soient données pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, dont ceux générés par les transports motorisés (et notamment ceux individuels), en compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain et le Plan Climat Air Énergie en cours d'élaboration.

- Partager l'espace public et assurer un accès de qualité aux équipements et services

L'aménagement des espaces publics doit viser à :

- ne pas donner une place prépondérante aux véhicules motorisés ;
- favoriser une diversité des modes de déplacements ;
- accueillir tous les publics, y compris ceux à mobilité réduite.

Les espaces publics situés en centre-bourg seront aménagés de manière à faciliter et sécuriser les abords des pôles de vie (équipements, commerces, services). Ils intégreront également la présence des transports collectifs.

La commune de Chevaigné bénéficie d'une situation favorable, en marge des flux de transit, qu'il convient de capitaliser. Des aménagements de type "zones 30" ou "voie partagée" pourront être étudiés.

À ce titre, le centre-bourg a fait l'objet d'un aménagement récent visant à combiner accessibilité tous modes et résorption des caractéristiques routières de cet espace de centre-bourg, avec l'extension de la zone 30 au centre-bourg.

- Qualifier les entrées de bourg

Les entrées de ville doivent être traitées de manière à affirmer l'arrivée en centre-ville de Chevaigné, dans un objectif sécuritaire et de valorisation de l'espace urbain :

- l'entrée de ville Ouest par la route de la Motte fera l'objet d'un aménagement ~~en~~ **rive Sud**, en lien avec la réalisation de la ZAC des Trois Lieux ;
- l'entrée de ville Nord par la route de Saint-Germain-sur-Ille privilégiera un traitement simple, ouvert sur le milieu agricole environnant, tout en intégrant les deux futurs quartiers au travers d'un aménagement d'espaces verts et d'une composition urbaine qualitative ;
- l'entrée de ville Sud composée par un tissu bâti disparate (routes de la Géminais et de la Galonais), pourra faire l'objet d'une qualification ponctuelle en lien avec la zone d'urbanisation future à l'Est et les connexions douces vers la vallée de l'Ille.

Réduire les déplacements motorisés et développer les modes alternatifs à la voiture

- Renforcer la place des transports collectifs et modes alternatifs

L'aire agglomérée inscrite dans un périmètre assez réduit permet à la quasi-totalité des habitants de se rendre en moins de 5 minutes voire 10 minutes à pieds aux arrêts de bus et équipements. Il en sera de même concernant les habitants des futurs secteurs de développement urbain.

La commune est bien desservie par les transports en commun, avec la présence :

- de la halte ferroviaire (fréquence de la ligne TER Rennes/Saint-Malo relativement élevée, et temps de parcours vers Rennes de 15 minutes),
- de deux lignes de bus du réseau STAR (71 ~~et 94~~) permettant l'accès à Rennes et aux zones d'emplois

Cependant la desserte viaire reste performante, même si les temps de trajets augmentent avec le développement des secteurs d'emploi et d'habitat en entrée nord de Rennes (Betton, Saint-Grégoire, Cesson-Sévigné).

Le projet vise à :

- Mettre en cohérence la desserte de transports en commun avec le développement communal : les quartiers en construction seront en limite des aires d'attractivité des arrêts de bus. Des liaisons piétonnes seront nécessaires pour permettre aux nouveaux habitants d'accéder rapidement aux réseaux de transport en commun.
- Faciliter le parcours et la desserte des bus, de façon à réduire le différentiel temps de parcours entre les voitures et le transport en commun : localisation, accessibilité des arrêts de bus, aménagement de l'espace public.
- Permettre le développement des modes actifs et des modes doux :
 - . prévoir des aménagements propices pour amplifier la multi modalité (vélo-TC, voiture-TC - parkings), inciter à la voiture partagée,
 - . mettre en cohérence le réseau piéton et les arrêts de bus et répartir de manière plus volontariste de l'espace public en faveur des modes doux.
- Adapter les normes de stationnement

Les objectifs en matière de normes minimales de stationnement prennent en compte le taux de motorisation constaté sur la commune, la desserte en transports collectifs existante, le projet urbain. Elles sont calibrées pour répondre au plus juste aux besoins, c'est-à-dire pour permettre aux véhicules de ne pas envahir l'espace public sans inciter à la motorisation des ménages (ce qui serait contraire aux objectifs de réduction des déplacements motorisés). Dans le cadre des

opérations d'aménagement, la mutualisation du stationnement privé / public sera encouragée à chaque fois que cela est possible afin de limiter la consommation d'espace. L'organisation du stationnement sera revue à l'occasion des aménagements de voirie (prévoir le stationnement des vélos, favoriser un meilleur partage de l'espace public).

- Favoriser les liaisons modes doux entre les différents équipements, améliorer leur lisibilité en milieu urbain et favoriser les liaisons intercommunales

Les liaisons modes doux existantes et en perspectives (notamment au travers du secteur de renouvellement ou des zones d'extension à l'étude), permettront de promouvoir les déplacements piétons-cycle sur le territoire communal (mise en relation de l'espace urbain et de l'espace rural) et de développer des connexions douces rapides vers les équipements.

Le maillage piétonnier à développer ou conforter permettra :

- d'affirmer un tour de bourg au travers du développement des quartiers Sud, Ouest et Nord, en lien avec les équipements, la centralité et les activités ainsi qu'un maillage transversal (lien des futurs quartiers avec le centre-bourg et la halte ferroviaire),
- de valoriser la découverte du grand paysage, patrimoine naturel et patrimoine bâti : vallée de l'Ille, plateau en campagne, manoirs, fermes patrimoniales...en confortant et renforçant le maillage de chemins de randonnée existants,
- de rendre accessibles les différents pôles d'équipements et favoriser la desserte des équipements de transport et les interconnexions modes doux / fer / transports collectifs (vers la rue de la Mairie), en renforçant ainsi les potentialités d'usage des transports collectifs.

Les liaisons intercommunales pourront être développées dans le cadre de coopérations avec les communes limitrophes. La liaison inscrite au schéma directeur vélo vers Rennes via Betton, s'appuiera sur le chemin de halage du canal d'Ille et Rance.

Partie 2

Les OAP de quartier

1. OAP "Centre-bourg"

L'opération en centre-bourg, correspond à un site de renouvellement urbain **inscrit dans la ZAC des 3 Lieux**.



Enjeux / objectifs

Les objectifs sont les suivants :

- Renouveler le tissu urbain au profit d'un complément de programmation résidentielle et d'équipement,
- Mieux structurer et valoriser les espaces publics,
- Créer du lien, poursuivre le maillage de chemins piétons,
- Accueillir de nouvelles populations pour plus de mixité intergénérationnelle dans le cœur de bourg.

Vocation et programmation

Vocation : habitat (environ 50 logements prévus), équipement, activités.

Mixité fonctionnelle : mixité habitat, avec l'accueil d'un équipement public mixte à destination culturelle et associative, dont la programmation précise reste à définir (sur une réserve foncière de 2 500 m² au niveau du presbytère), ~~), ainsi que de l'activité avec éventuellement en fond de place un espace de coworking en rez-de-chaussée et des niveaux de bureaux.~~ ainsi que de l'activité avec éventuellement en fond de place un espace dédié à la petite enfance et activités de service.

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 : 25 logements à l'hectare à l'échelle de l'opération.

Description du site

Localisation et délimitation : le site est délimité au nord ~~pas par~~ l'école privée et la rue des Courtils, à l'ouest par la rue de la Mairie et son parvis, au sud par le cimetière.

Superficie

Environ 2 hectares

Occupation / usage actuels

Le site comprend la rue de la mairie, voie principale du centre-bourg et un tissu urbain qui la borde. Ce tissu très hétérogène comprend des habitations et équipements tels que l'ancien presbytère.



Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Les axes de projet sont les suivants :

- aménagement d'une véritable place publique : espaces central, visible et polyvalent à l'échelle de la commune ;
- réservation d'un espace permettant l'intégration à terme d'une nouvelle animation autour du presbytère existant ;
- réflexion pour intégrer les formes urbaines au contexte local avec des matériaux de qualité, préservant l'intimité des futurs habitants et des riverains.

L'opération est l'occasion de densifier le tissu urbain existant en accueillant des logements sous une forme collective et dense dans une recherche de mixité générationnelle (front urbain discontinu ponctué d'îlots collectifs sur la rue de la Mairie dont les gabarits seront limités en hauteur à Rez-de-chaussée + 2 étages +combles ou attiques.

2/ Traitement des lisières

Pour créer une coupure douce avec le tissu urbain existant, le projet intègre de l'habitat individuel aux franges du lotissement existant.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

Prise en compte de la trame verte existante par la conservation de haies, chemins...

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

Les orientations sont les suivantes :

- Limiter l'impact des ombres portées des nouvelles constructions.
- Améliorer la performance énergétique des constructions conservées tout en assurant la mise en valeur des éléments architecturaux leur conférant un intérêt patrimonial.

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 :

Voies structurantes :

- Aménagement de voies secondaires, dessertes des nouveaux logements et connectant les quartiers résidentiels attenants (depuis la route de la Priouité) à la rue de la Mairie.

Desserte en transports collectifs : le secteur est déjà desservi par le bus au niveau de l'arrêt mairie (ligne 71 et 94).

Desserte pour les modes actifs : afin de restructurer et hiérarchiser les flux de circulation automobile du centre-bourg, les aménagements suivants sont envisagés :

- Apaisement de la rue principale de la Mairie,
- Aménagements sécuritaires (tels que plateau apaisé, facilitation déplacements piétons-vélos...).

Stationnement : principe de la gestion à la parcelle, terrain mutualisé, parc public, parking relai, aire covoiturage,

Condition de réalisation

L'urbanisation se réalise dans le cadre d'une seule opération d'ensemble, de type ZAC.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

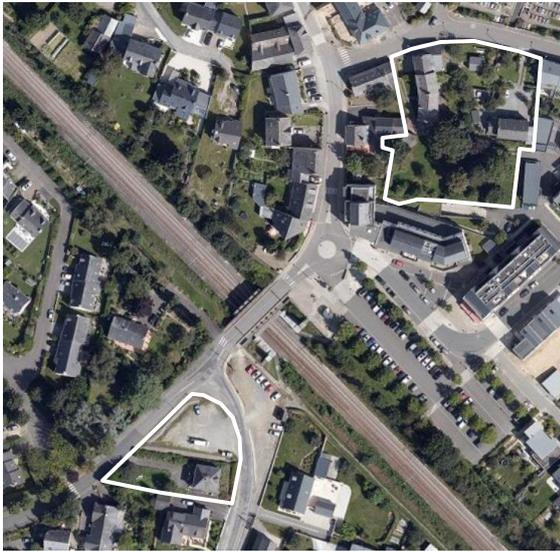
Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.

2. OAP "Branchère et Sud Gare"

L'opération en centre-bourg, correspond à un site de renouvellement urbain.



Description du site

Localisation et délimitation : Les deux ensembles de terrains se situent dans l'emprise initiale de la ZAC de la Branchère d'une superficie totale d'environ 10 hectares au Sud-Est du centre bourg, à proximité immédiate de la halte SNCF et des commerces.

Superficie

Le Site Nord : Environ 0.3 hectares
Le secteur Sud Gare : Environ 0.2 hectares

Occupation / usage actuels

Le site nord est occupé par du logement et du patrimoine bâti à préserver : un tissu pavillonnaire patrimoniale datant d'avant les années 70 situé au sud du centre historique et un cœur d'îlots arborés et confronté à des besoins d'adaptation importants, notamment énergétiques.

Le site sud en continuité du parking sud gare, des terrains non bâtis ou faiblement bâtis.

Enjeux / objectifs

- Conforter le dynamisme du cœur de ville de Chevaigné en y développant une offre nouvelle, adaptée et diversifiée de logements au plus près des commerces, services et équipements de proximité.
- Consolider le dynamisme commercial du centre-ville.
- Poursuivre le développement urbain de la commune en limitant son empreinte sur les espaces agro-naturels via la réalisation de programmes économes en espace et mêlant des types de constructions.
- Développer le principe de la ville passante et alternative à l'automobile par un maillage de liaisons entre les îlots existants et renouvelés.
- Préserver le cadre de vie et s'inscrire dans la trame urbaine existante, notamment en valorisant le patrimoine bâti d'intérêt, en protégeant et développant la trame verte urbaine, ou encore en gérant les vis-à-vis avec et entre les nouvelles constructions.

Vocation et programmation

Vocation : À l'échelle du périmètre de projet, la réalisation d'une opération immobilière comprenant du logement et des cellules ayant vocation à accueillir des commerces et/ou des services en garantissant la pertinence et la bonne intégration urbaine des aménagements projetés. Les deux secteurs de renouvellement urbain auront une vocation à dominante résidentielle, le potentiel envisagé est de 25 à 40 logements au Nord et de 10 à 20 logements au Sud en fonction de la maîtrise foncière et de la faisabilité économique des projets.

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 PLH : 30 logements à l'hectare à l'échelle de l'opération.



Composition urbaine

1/ Formes urbaines

De manière générale chaque secteur participe à une diversification des typologies de logements tout en respectant un principe de transition avec les formes urbaines des tissus bâtis voisins et la trame verte.

Secteur Nord : Un compromis entre préservation d'un cœur d'îlot vert, conservation du patrimoine bâti et recherche d'équilibre d'opération.

Différentes implantations sont possibles tout en tenant compte de l'intégration du projet dans son environnement immédiat.

Sur le plan architectural, il est attendu une prise en compte du patrimoine bâti identitaire (ancienne forge). Le bâtiment devra être conservé sauf impossibilité majeure. Il pourra être réhabilité et réintégré dans un ensemble architectural mettant en valeur le patrimoine de la commune

Pour le secteur Sud : Un nouveau parking comprenant 30 places de stationnement ayant été créé au Nord de la halte SNCF, un aménagement est envisagé dans un objectif d'économie de foncier et de respect de l'intimité des habitants, un collectif sera privilégié, avec une attention particulière à l'ensoleillement et aux vues.

2/ Traitement des lisières

Pour chaque secteur, les transitions avec les tissus bâtis environnants sont travaillées pour que l'opération s'insère harmonieusement.

Une opération vertueuse du point de vue environnemental, architectural et orientation, bonne insertion du projet dans son environnement architectural, urbain et paysager, gestion optimisée de la ressource foncière dans le projet, prise en compte de la qualité et la sensibilité paysagère et environnementale du lieu lié à la présence d'arbres de qualité.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

Sur le plan paysager et environnemental, il est notamment attendu la préservation, dans la mesure du possible des arbres situés au sud de la parcelle B2269 et leur mise en valeur par la création d'un cheminement doux traversant l'îlot Nord.

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

Les orientations sont les suivantes :

- Limiter l'impact des ombres portées des nouvelles constructions.

- Améliorer la performance énergétique des constructions conservées tout en assurant la mise en valeur des éléments architecturaux leur conférant un intérêt patrimonial.

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 :

Voies structurantes :

Secteur Nord, l'accès se fera par le nord rue de Rennes.

Secteur sud : Un accès est à prévoir au nord par la rue Ile-et-Rance ou de la Géminais.

Desserte en transports collectifs : le secteur est déjà desservi par le bus au niveau de l'arrêt Gare et mairie (ligne 71).

Desserte pour les modes actifs :

Sur le secteur nord des cheminements piétons/cycles au sein de l'îlot connectent la rue des Temps Modernes à la rue de Rennes et à la Rue Ile-et-Rance. Ces liaisons sont dans la mesure du possible aérées.

Stationnement : une organisation optimisée des accès et des stationnements : les stationnements en sous-sol sont autorisés.

L'accès aux stationnements devra être le plus aisé possible pour les habitants : les manœuvres seront limitées, les places seront le plus proche possible des habitations, afin d'éviter le stationnement des habitants sur les parkings ou la voie publique. Sur la parcelle Sud, les bâtiments pourraient s'implanter en recul des voies pour permettre le stationnement et maintenir une bonne visibilité des usagers (priorité à droite).

Condition de réalisation

L'urbanisation se réalise dans le cadre d'une seule opération d'ensemble.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.

3. OAP "Grand Champs"

L'opération de développement urbain se situe en continuité ouest du bourg, à moins de 500 m du centre-bourg et de la gare, inscrit dans la ZAC des 3 Lieux.



Enjeux / objectifs

Les objectifs sont les suivants :

- Explorer les nouvelles formes d'habiter pour aller au-delà des lotissements traditionnels,
- Donner à voir le paysage,
- S'inscrire dans la géographie du site :
 - . valoriser la pente et l'orientation propice à une architecture bioclimatique,
 - . dessiner la silhouette nord-ouest du village : construire la limite de la zone agglomérée.

Vocation et programmation

Vocation : environ 130 logements

Mixité fonctionnelle : sans objet – habitat.

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 : 30 logements à l'hectare à l'échelle de l'opération.

Description du site

Localisation et délimitation : le site est délimité à l'est par le lotissement des Châtaigniers, et à l'ouest par la voie ferrée et la vallée de l'Ille. Il bénéficie d'une topographie intéressante sur la vallée de l'Ille.

Superficie

Environ 6 hectares.

Occupation / usage actuels

Le site de projet accueille initialement des parcelles agricoles.



Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Les axes de projet sont les suivants :

- l'aménagement d'un parc aux franges sud-ouest du secteur, donnant à voir et mettant en scène le paysage de la vallée ; il permet une mise à distance des nuisances sonores de la ligne ferroviaire St Malo/Rennes et constitue un lieu de ressourcement et de balades facilitant les connexions (gare, canal, centre-bourg).
- valorisation de l'orientation sud-ouest des constructions pour s'insérer dans la pente ; de préférence les îlots d'habitat collectif et logements intermédiaires s'insèrent dans la partie basse.
- les typologies d'habitat individuel doivent être pensées avec la géographie du site : typologies d'habitat diversifiées, se déployant en fonction des vues, paysages, de la topographie et de l'accès à la parcelle.
- La hauteur maximale des constructions est R+2+Combles ou attiques **et R+3+combles ou attiques le long du parc. sur la frange sud**

2/ Traitement des lisières

- Les parcelles d'habitat individuel s'organisent en frange est du site, en lien avec la création d'une lisière plantée assurant un filtre visuel avec les habitations du lotissement attenant.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental

Le parc aux franges sud-ouest du secteur pourra intégrer des jeux modelés de terrain, pour intégrer les remblais et déblais ainsi que les bassins tampons de l'opération.

Les orientations sont les suivantes :

- Prise en compte de la trame verte existante par la conservation de haies, chemins...
- Favoriser les aménagements permettant l'infiltration des eaux pluviales sur l'espace public et privé.

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

Les orientations sont les suivantes :

- Limiter l'impact des ombres portées des nouvelles constructions sur le tissu urbain existant.
- Améliorer la performance énergétique des constructions conservées tout en assurant la mise en valeur des éléments architecturaux leur conférant un intérêt patrimonial.

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 :

Voies structurantes :

L'organisation de la voirie repose sur les deux principes suivants :

- desserte de la zone par la route de la Motte, en limitant les points de piquage sur cet axe : création d'une voie structurante en boucle, branchée en deux points sur la route de la Motte. **+ enjeu de requalification Rue de la Motte, enjeu entrée de ville.**
- réalisation d'un maillage de voies partagées, limitées à la desserte d'unités de voisinage, donnant la priorité aux piétons et donnant également accès aux placettes de cœur de quartier.
~~— sortie secondaire possible sur la rue du Tertre.~~

Desserte en transports collectifs : le secteur est proche de l'arrêt de bus Mairie (ligne 71 **et 94**).

Desserte pour les modes actifs : afin de restructurer et hiérarchiser les flux de circulation automobile du centre-bourg, les aménagements suivants sont envisagés :

- apaisement de la rue principale de la Mairie,
- aménagements sécuritaires (tels que plateau apaisé, facilitation déplacements piétons-vélos...).

Stationnement : le stationnement privé est géré sur chaque parcelle. **Sur l'espace public, des poches de stationnement pour les visiteurs seront prévues le long de la voie principale afin d'inciter aux reports modaux** (de la voiture vers le mode doux) dans les cœurs de quartiers.

Condition de réalisation

~~L'urbanisation se réalise au fur et à mesure de la réalisation des réseaux.~~

L'urbanisation se réalise dans le cadre d'une seule opération d'ensemble, de type ZAC.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.

4. OAP " Les Fonderies"

Le projet repose sur l'extension de la zone d'activité existante, inscrit dans la ZAC des 3 Lieux.



Enjeux / objectifs

Les objectifs sont les suivants :

- penser l'extension de la zone d'activités à l'échelle de la commune ~~comme marquer de~~ pour **encourager** la dynamique d'activités,
- poursuivre la dynamique économique de la commune de Chevaigné,
- optimiser le linéaire de voirie dans la continuité des aménagements réalisés dans la zone d'activité actuelle,
- proposer un découpage parcellaire souple et adapté aux nouvelles activités.

Description du site

Localisation et délimitation : la zone d'activité vient dans la continuité de la zone d'activité existante, au nord du bourg.

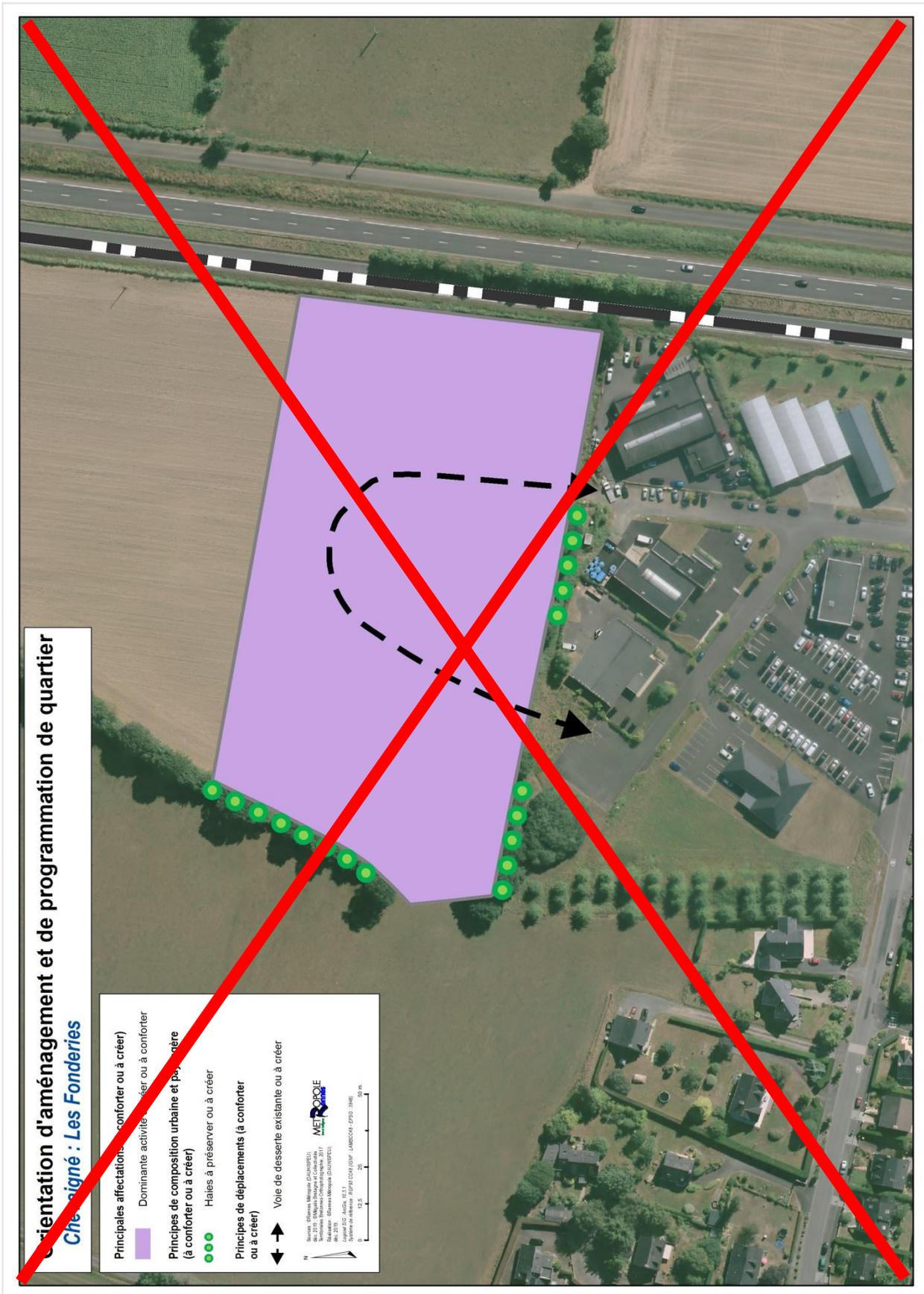
Elle est délimitée à l'est par la RD 175 ; au sud par la ZA existante et à l'ouest par une haie bocagère et un futur site d'urbanisation.

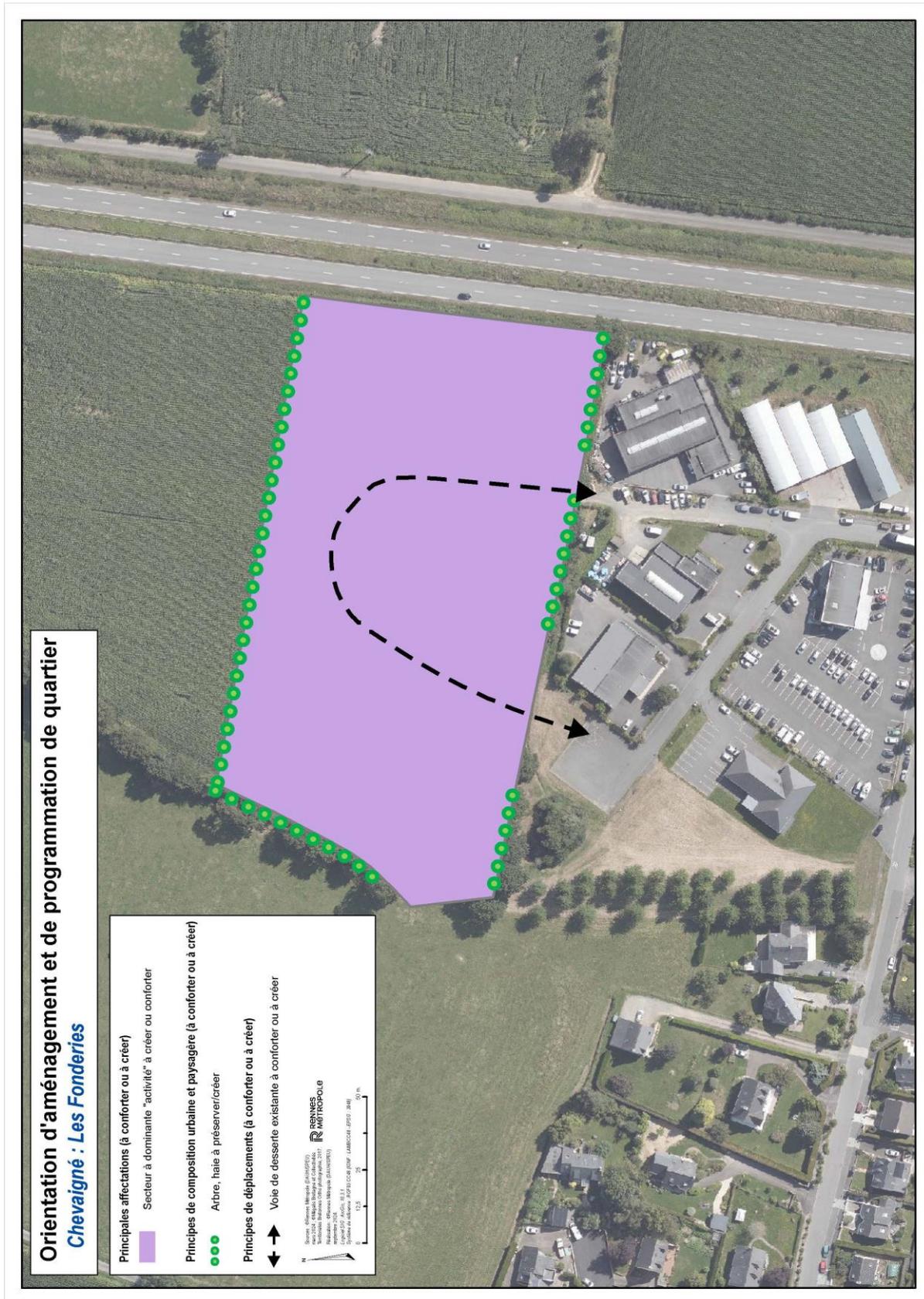
Superficie

Environ 2 hectares.

Occupation / usage actuels

Le site de projet accueille initialement des parcelles agricoles.





Vocation et programmation

Vocation : environ 15 000 m² de surfaces cessibles, correspondant à 9/10 lots.

Mixité fonctionnelle : activités économiques avec l'accueil d'activités artisanales sur le secteur des Fonderies.

Mixité sociale : Pas d'orientation particulière.

Densité attendue : Pas d'orientation particulière.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Les axes de projet sont les suivants :

- permettre la continuité de la zone d'activité existante, en marquant la dynamique d'activités de Chevaigné, en position stratégique de vitrine sur la RD 175,
- préservation des ~~deux~~ haies bocagères présentes sur le secteur en franges sud et ouest en permettant la desserte du site,
- en frange ouest, la préservation de la haie et le positionnement d'un espace de rétention des eaux pluviales a pour objets de :

. limiter l'impact paysager du projet entre espace agricole et la zone d'activités des nouvelles constructions depuis l'entrée nord de Chevaigné par la route du bois Denial **par la création, notamment, d'une haie bocagère.**

. créer un espace naturel qualifiant et prolongeant l'espace vert plus au sud, en lien avec la ZA actuelle et les habitations existantes.

2/ Traitement des lisières

Valorisation des franges par des aménagements paysagers (préservation des haies, création d'espaces de rétention valorisant).

Les gabarits des nouveaux bâtiments d'activités se rapprocheront aux gabarits existants de la zone d'activité environnante (hauteurs équivalentes).

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Prise en compte de la trame verte existante par la conservation de haies dans sur les parties ouest et sud, chemins...

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

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

Servitudes : Voir annexes.

~~Le site de projet est concerné par la loi Barnier et la marge de recul de 75 m de part et d'autres de la RD 175. L'étude "stratégie d'axes et entrée de ville" en application de l'article L111-6 est jointe à ce document~~

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur :

Voies structurantes :

La zone est desservie par une voie de desserte en boucle qui se raccorde en deux points rue Félix Depail desservant l'ensemble de l'opération et présentant un profil similaire à celui de la rue F. Depail.

Desserte en transports collectifs : le secteur est déjà desservi par le bus au niveau de l'arrêt Fonderies (ligne 71 ~~et 94~~).

Desserte pour les modes actifs : pas d'orientation particulière.

Stationnement : le stationnement est géré individuellement sur chaque parcelle. Sur l'espace public des places de stationnement longitudinales pourront être aménagées et intégrées dans le profil de la nouvelle voie de desserte.

Le parc aux franges sud-ouest du secteur pourra intégrer des jeux modelés de terrain, pour intégrer les remblais et déblais ainsi que les bassins tampons de l'opération.

Condition de réalisation

~~L'urbanisation se réalise au fur et à mesure de la réalisation des réseaux~~

L'urbanisation se réalise dans le cadre d'une seule opération d'ensemble, de type ZAC.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sans objet.