



Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

C - ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

C-2 Échelle communale

Saint-Jacques-de-la-Lande

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. Une ville des continuités, des connexions	9
2. Une ville pour tous	10
3. Une ville intense et conviviale	11
4. Une ville attentive aux enjeux écologiques	12
Partie 2 Les OAP de quartier	13
1. OAP "Pigeon Blanc"	14
2. OAP "La Morinais"	19
3. OAP "Axe Dodin"	24
4. OAP "Basse Chevrolais" : Valoriser le Paysage	31
5. OAP "faubourg rue de Nantes"	34
6. OAP "la Janais"	38

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 de 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).

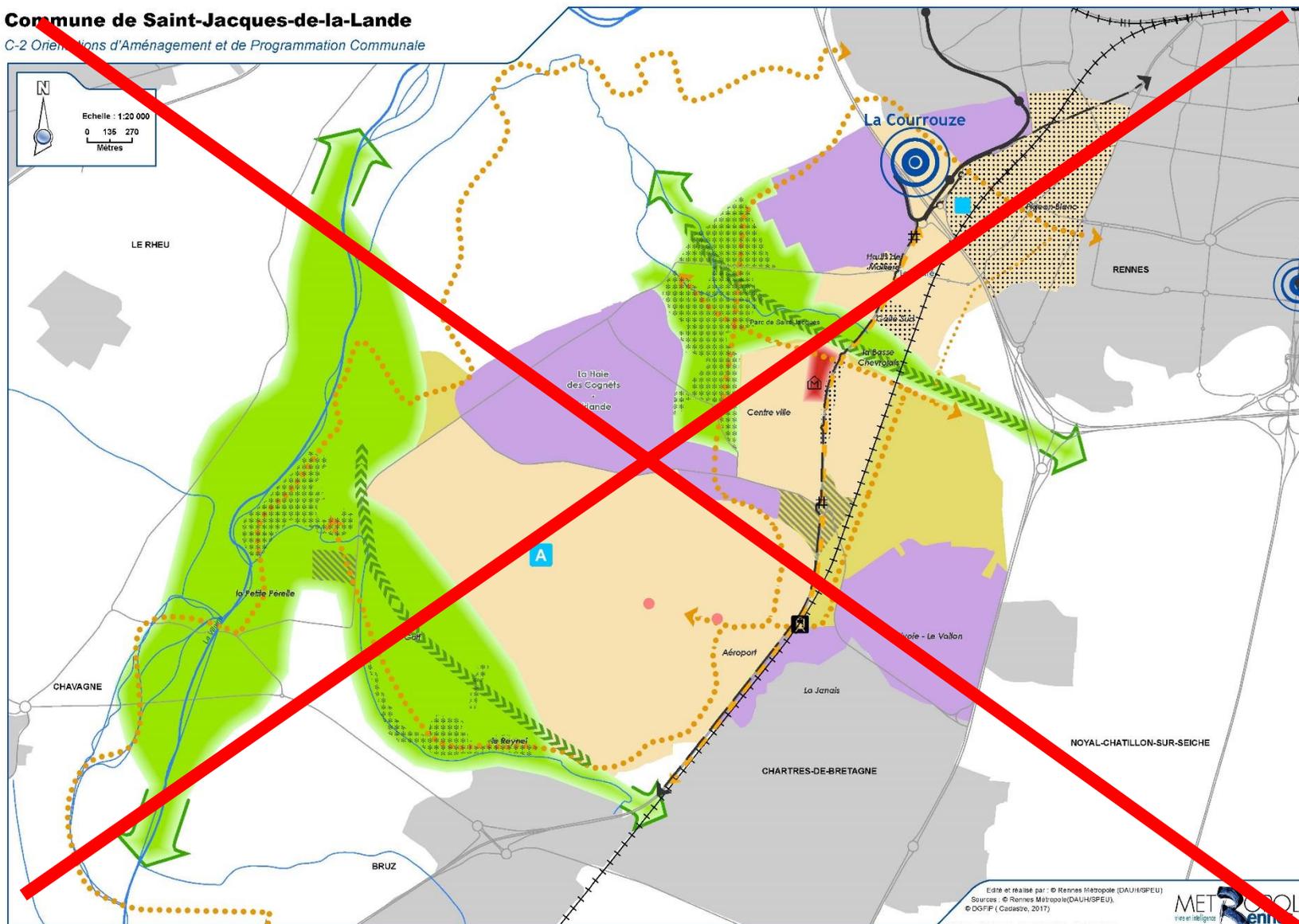


Partie 1

Le projet urbain communal

Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande

C-2 Orientations d'Aménagement et de Programmation Communale



Renforcer la cohésion du territoire communal

- Requalifier l'axe urbain : axe Nord-Sud
- S'appuyer sur la trame verte et bleue :
Axe Est-Ouest
- Faciliter les centralités douces :
Axes Est-Ouest et Nord-Sud
- Desserte en transport en commun
- Entrée de ville

Intensifier les usages du territoire

- Intensifier la tâche urbaine
(tâche urbaine existante)
- Mobiliser les gisements urbains
- Maîtriser les extensions urbaines :
secteur Petite Maltière

Faire vivre le territoire :

- Développer les commerces de proximité
(centralités principales / de quartiers)
- Encourager le développement économique
- ZACOM

Relier les équipements :

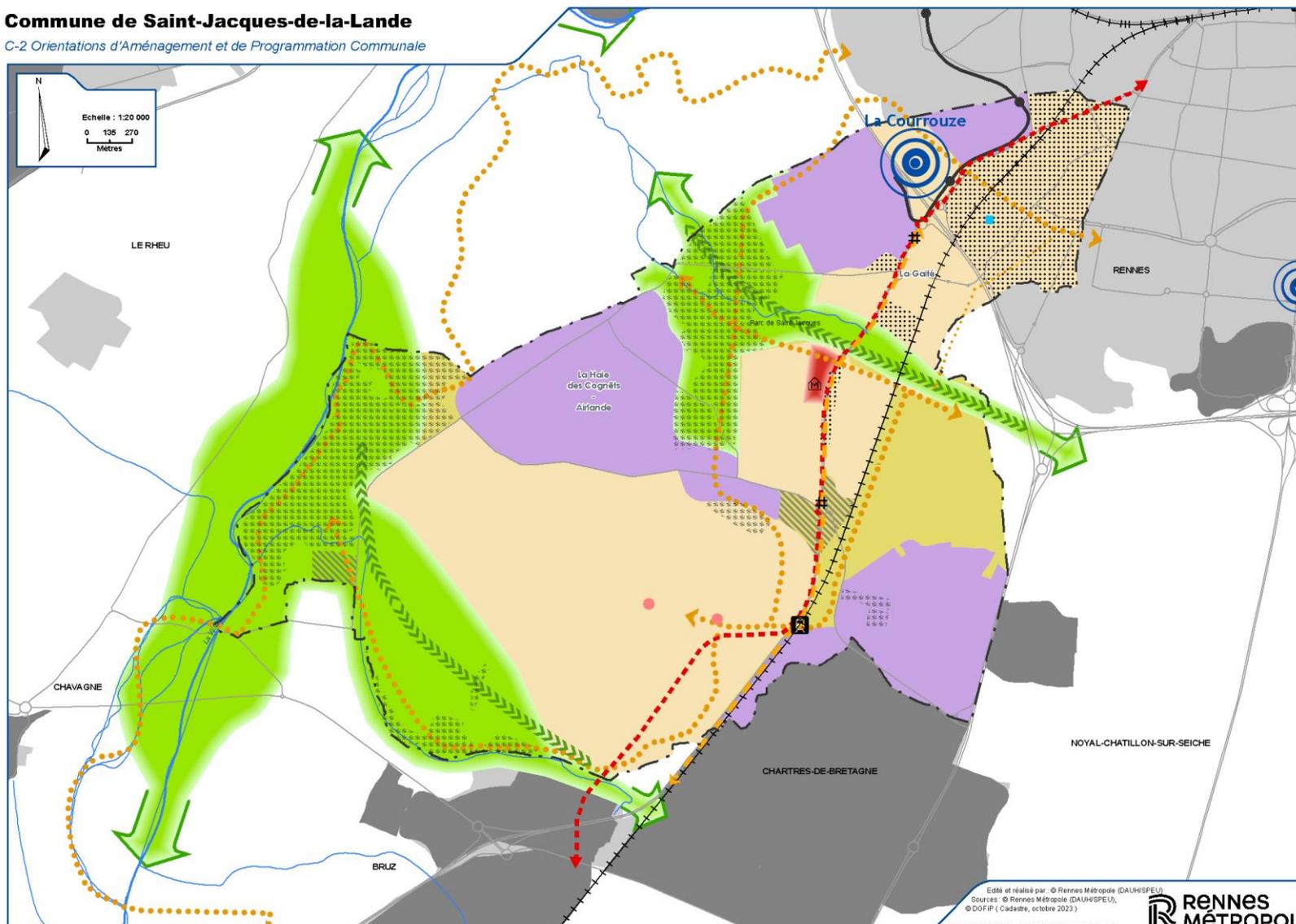
- Renforcer les équipements publics
- Valoriser les espaces de loisirs :
Parc de la Vilaine, parc de la Morinais, espace sportif Salvador, golf

Améliorer le cadre de vie et préserver le patrimoine

- Révéler la trame verte communale et urbaine
dont les MNIE (Milieux naturels sensibles)
- Préserver / renforcer les espaces agricoles

Commune de Saint-Jacques-de-la-Lande

C-2 Orientations d'Aménagement et de Programmation Communale



Intensifier les usages du territoire

- Intensifier la tâche urbaine (tâche urbaine existante)
- Mobiliser les gisements urbains
- Maîtriser les extensions urbaines : secteur Petite Maltière

Faire vivre le territoire :

- Développer les commerces de proximité (centralités principales / de quartiers)
- Encourager le développement économique

Relier les équipements :

- Renforcer les équipements publics
- Valoriser les espaces de loisirs, Vallée de la Vilaine, parc de la Morinais, espace sportif Salvador, golf

Renforcer la cohésion du territoire communal

- Projet Trambus
- Requalifier l'axe urbain : axe Nord-Sud
- S'ouvrir sur la trame verte et bleue : Axe Est-Ouest
- Faciliter les modalités douces : Axes Est-Ouest et Nord-Sud
- Desserte en transport en commun

Améliorer le cadre de vie et préserver le patrimoine

- Entrée de ville
- Révéler la trame verte communale et urbaine
- Principe de continuité écologique à renforcer
- Massif boisé
- Préserver / renforcer les espaces agricoles
- Milieux naturels sensibles (MNIE)
- Plan d'eau
- Cours d'eau

Éléments de contexte

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

Saint-Jacques-de-la-Lande est une commune située au cœur de la métropole rennaise. Elle constitue l'une de ses portes d'entrée et à ce titre bénéficie de nombreux atouts qui se traduisent par un fort dynamisme démographique.

Au même titre que les autres communes qui forment, selon l'armature urbaine définie par le SCoT, le "cœur de Métropole", la ville est traversée par plusieurs axes de communication et infrastructures majeures. La rocade sud, la route de Redon, la voie ferrée et l'aéroport ont structuré et orienté son développement mais ont également fragmenté son territoire, engendrant des ruptures dans le tissu urbain.

La création d'un nouveau centre-ville dans les années 1990 a entraîné une profonde mutation urbaine de la commune et abouti à une structuration du territoire autour de trois pôles : le quartier de l'Aéroport, le quartier du Pigeon Blanc et le quartier du Centre-Ville.

Dans la continuité du projet urbain initié dans les années 1990, les enjeux pour Saint-Jacques-de-la-Lande à l'horizon 2030 sont de transformer les ruptures du territoire en continuité, de valoriser les espaces naturels de qualité qui constituent le patrimoine de la commune et d'améliorer les mobilités.

Pour cela le projet vise à faire de Saint-Jacques-de-la-Lande :

- une ville des continuités, des connexions,
- une ville pour tous,
- une ville intense et conviviale,
- une ville attentive aux enjeux écologiques.

1. Une ville des continuités, des connexions

Le projet urbain de Saint-Jacques-de-la-Lande veut retrouver les continuités entre les espaces ouverts et les espaces bâtis et remédier à la fragmentation du territoire.

L'axe nord-sud : de la route de Redon à l'avenue Roger Dodin

L'avenue Roger Dodin est un axe majeur du territoire de Saint-Jacques-de-la-Lande. Elle est aujourd'hui configurée comme une pénétrante routière qui traverse le Centre-ville et qui le connecte difficilement à Rennes, particulièrement pour les modes doux.

Le rôle et la perception de cet axe vont être transformés radicalement par l'ouverture de la ligne b du métro avec, sur le territoire jacquolandin, la création de deux stations et d'un pôle d'échange multimodal.

La route de Redon sera réaménagée afin d'assurer une meilleure connexion entre les différents quartiers de la commune ainsi qu'une continuité urbaine et paysagère cohérente entre le Centre-ville, la Courrouze et Rennes. Les déplacements piétons et cycles seront sécurisés et la performance des transports en commun sera renforcée, **notamment avec la future ligne de Trambus entre le terminus métro de Saint-Jacques Gaité et la ville de Bruz**. L'ouverture à la construction des espaces adjacents de l'avenue Roger Dodin et du carrefour de la Gaité pourra être étudiée une fois la requalification de l'avenue achevée afin de conforter les continuités urbaines du territoire.

L'axe-Est-Ouest : le paysage comme trame de fond

La logique de mobilité à l'échelle métropolitaine a favorisé l'axe nord-sud et créé des ruptures entre les différents quartiers de la commune. L'infrastructure paysagère de Saint-Jacques-de-la-Lande est riche mais pas toujours bien reliée aux pièces habitées du territoire. Il est donc souhaité que le paysage puisse prendre une place prépondérante comme trame de fond d'un second axe structurant du territoire : l'axe est-ouest.

Les orientations du projet communal consistent à prolonger les espaces publics dans la continuité du parc de Saint-Jacques :

- vers l'est à la Basse Chevrolais et le secteur d'équipement sportif Allende,
- vers le sud en jonction avec le quartier de l'Aéroport,
- et vers l'ouest en lien avec le projet métropolitain de Vallée de Vilaine (connexion de la Gautrais à la Vilaine en longeant le vallon du Reynel).

La réalisation de la Voie des rivages puis de la Voie des terres dans le cadre de ce projet permettra la mise en valeur d'un axe écologique, doux et paysager. La continuité des armatures paysagères confortera ainsi les liaisons est-ouest du territoire.

Les mobilités

Comme toutes les villes, Saint-Jacques-de-la-Lande est marquée par une très forte présence de la voiture sur l'espace public, tant au niveau des déplacements que du stationnement. La situation de porte d'entrée métropolitaine implique des flux de transit conséquents. En outre, les déplacements en voiture restent privilégiés par les habitants.

Il s'agit de modifier cette approche en cherchant à réduire l'usage de la voiture, notamment de la voiture « solo ».

Les actions définies dans le projet communal visent à reconstituer un canevas de cheminements piétons et cycles sur l'ensemble de la commune. Il s'agit, tout d'abord, de conforter la place du vélo et des autres modes actifs par des aménagements de pistes

cyclables et de zones partagées sur les axes principaux de circulation. Il s'agit aussi de mieux relier les secteurs habités aux paysages des zones humides et des plans d'eau qui jouxtent la Vilaine. Il faut enfin prendre davantage en compte les liaisons douces dans les futurs programmes d'aménagement.

La recherche de l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs constitue également un levier important de la politique de mobilité communale qui peut être utilisé à plusieurs niveaux : les circuits, les cadencements, le type de transport collectif, en site propre ou mixte. La deuxième ligne de métro, le pôle d'échange multimodal, le parking relais, la requalification de l'avenue R. Dodin et la future ligne de Trambus sont autant de nouvelles interventions destinées à faciliter les mobilités.

2. Une ville pour tous

La ville de Saint-Jacques-de-la-Lande est une commune attractive qui connaît une forte croissance démographique. Elle est marquée par une mixité sociale et générationnelle qu'il s'agit de conforter à l'échelle de chaque quartier. Le projet communal permet au territoire d'être en capacité d'offrir un logement adapté à toutes les générations et tous les niveaux de ressources.

Les orientations du projet communal doivent aussi permettre des ajustements, des corrections de certains effets non souhaités inhérents au développement urbain : c'est l'objectif d'une ville résiliente.

Une ville jeune solidaire de toutes les générations

Le dynamisme démographique et urbain de ces 20 dernières années s'est traduit par le doublement de la population jacquolandine, passée de 6 200 habitants en 1990 à près de 13 000 aujourd'hui. La structure d'âge jeune distingue Saint-Jacques-de-la-Lande du reste du territoire métropolitain : la part des moins de 14 ans progresse nettement tandis que la part des plus de 60 ans baisse. Il faut cependant noter des différences importantes entre les quartiers ; ainsi cette jeunesse est-elle particulièrement marquée dans le Centre-Ville. Par ailleurs, le revenu médian de Saint-Jacques-de-la-Lande est le plus faible de l'agglomération tandis que l'écart entre hauts et bas revenus est réduit.

Le projet urbain communal veut poursuivre l'accueil de population et c'est dans cette perspective qu'il s'inscrit dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) ~~2015-2020 et le prolonge avec un rythme de production de plus de 200 logements par an~~. Afin d'accompagner le PLH en vigueur et de mettre en œuvre les objectifs de diversité des logements, des dispositions en faveur de la mixité sociale sont portées aux documents

réglementaires (plan thématique mixité et/ou plan de zonage). Sont fixées des règles visant une production de logements aidés et régulés en fonction de la taille des projets.

Le PLH en vigueur définit des objectifs en matière de densité minimale (nombre de logements par hectare) en extension urbaine (67 logements / ha) et en renouvellement urbain (100 logements / ha) applicables aux opérations d'aménagement et en secteur diffus.

La programmation des logements sera particulièrement attentive à la place donnée aux aînés en incitant à la réalisation de logements adaptés ; l'accessibilité des espaces publics sera également étudiée en ce sens. 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.

Ces objectifs se concrétisent sur le territoire par la poursuite du développement de la ZAC de la Courrouze, en renouvellement urbain, où seront livrés l'essentiel des nouveaux logements dans les dix prochaines années. L'aménagement des sites stratégiques de la Gaité-sud, des Hauts de Maltière, et, le cas échéant de la rive est de l'avenue Roger Dodin permettra de poursuivre la production des logements.

Le projet communal entend également poursuivre le renouvellement urbain engagé dans le quartier ancien du Pigeon Blanc.

Un habitat mixte et diversifié

La mise en œuvre du projet urbain des années 1990 a entraîné une production importante de logements. Il s'agit pour les deux tiers d'habitat collectif, avec un taux atteint de 26 % de logements sociaux. Il faut poursuivre la réalisation de logements pour tous les budgets afin de maintenir la mixité sociale au sein de la population. La diversité de la programmation doit répondre à cet objectif en mêlant habitat collectif, intermédiaire et individuel et en diversifiant les modes de financement (logement social, accession aidée, prix régulés ...). Il faut également respecter l'identité du territoire communal en préservant les traces du passé et de la nature en ville. C'est pourquoi le projet limite au maximum la consommation d'espace naturels, envisage le renouvellement urbain des secteurs anciens de façon mesurée et protège le patrimoine bâti d'intérêt local. Il convient dans le renouvellement des quartiers de s'attacher particulièrement au raccordement, sur le plan architectural, environnemental et paysager, des nouvelles constructions comme des extensions.

Une ville qui s'adapte, qui sait se renouveler

Le tissu urbain jacquolandin est diversifié : les formes urbaines du Centre-Ville, précurseuses dans les années 1990, ont donné naissance à un habitat dense, intégré et économe en espace. Elles sont bien différentes de celles des quartiers anciens de l'Aéroport et du Pigeon-Blanc. Ces tissus doivent pouvoir évoluer pour répondre aux besoins et aux aspirations des habitants tout en respectant les objectifs de densité adaptés aux défis du développement durable. Les aménagements doivent prendre en compte les ambiances urbaines et les aménités de la ville d'aujourd'hui.

Le projet de territoire vise donc à animer la ville, les rues et les espaces publics :

- animer la ville en travaillant la différenciation des séquences architecturales (variations des gabarits et des formes urbaines) ;
- animer les rues en portant une attention particulière aux rez-de-chaussée (connexion au sol, lien entre l'espace public et l'espace privé, reculs variables) ;
- animer l'espace public en améliorant les connexions fines du tissu urbain et en soignant la qualité des espaces (mobilier urbain, plantation, paysagement...).

3. Une ville intense et conviviale

Saint-Jacques-de-la-Lande est une ville intense car elle se caractérise par une forte attractivité économique, un niveau élevé de services à la population et une grande proximité avec la ville centre. Elle doit également être une ville conviviale au sein de laquelle les espaces et les équipements publics sont autant d'opportunités de conforter le projet de mixité et de partage qui est la condition nécessaire du "vivre ensemble".

Le maintien d'un tissu économique dynamique

Saint-Jacques-de-la-Lande accueille l'aéroport, équipement d'envergure métropolitaine. Cet aéroport de proximité permet de relier différentes destinations à l'échelle européenne. Sa dynamique pourra conduire à faire évoluer l'aménagement de l'espace aéroportuaire et à repenser ses franges afin de favoriser son intégration aux tissus urbains proches.

Avec 7 886 emplois, la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande possède une attractivité économique certaine. On observe une grande diversité des activités accueillies au sein des quatre zones d'activités (la Haie des Cognets, Mivoie, Mivoie-le-Vallon et Airlande) de la ZAC de la Courrouze et de la ZACOM de la Gaité. Ce dynamisme s'explique par la proximité avec Rennes ainsi que par la qualité des connexions avec le reste du territoire régional et national. Le projet communal entend conforter cette attractivité en encourageant notamment le développement de la communication numérique. La requalification des anciennes ZA de

Mivoie et de la Haie des Cognets est nécessaire afin de faciliter le renouvellement des activités sur place et leur qualité urbaine. Le projet vise également à renforcer les porosités entre les différentes zones d'activité et entre ces zones et le reste de la commune afin d'éviter la fragmentation du territoire.

L'activité agricole est résiduelle sur la commune, elle sera confortée et aucune réduction des surfaces qui lui sont dédiées n'est envisagée.

Le développement des commerces de proximité

Les équipements commerciaux doivent se localiser préférentiellement dans les centralités. Néanmoins, la situation de Saint-Jacques-de-la-Lande, en cœur de métropole, lui offre un rôle majeur en termes d'offre commerciale, qui doit s'inscrire dans les principes d'économie d'espace. C'est pourquoi une Zone d'Aménagement Commercial (ZACOM) a été déterminée sur le secteur Gaité, portant deux objectifs : un objectif de modernisation au nord et un objectif de mutation au sud.

Chacun des quartiers de Saint-Jacques-de-la-Lande bénéficie d'une centralité commerciale : le cours Camille Claudel dans le Centre-Ville (centralité principale), l'axe de la rue de Nantes dans le quartier du Pigeon-Blanc, la place Jules Vallès dans le quartier de l'Aéroport. Le projet urbain veut renforcer ces trois centralités qui offrent aux habitants un service de proximité. Les aménagements de l'espace public en lien avec ces centralités prendront ainsi en compte l'offre commerciale. La diffusion des établissements commerciaux sur le reste de la ville sera strictement limitée ainsi que le prévoit le schéma commercial défini par le SCoT, et notamment sur les axes de flux.

Par ailleurs, afin de favoriser les circuits courts, les initiatives alternatives de propositions commerciales telles que les marchés ou les AMAP seront encouragées.

L'animation et l'accessibilité des équipements et de l'espace public

La commune bénéficie d'un maillage d'équipements publics équilibré dans les trois quartiers.

En outre, la situation de la ville en cœur de Métropole permet aux habitants un accès facile à de nombreux équipements culturels et sportifs d'autres communes. Cette offre doit être confortée et les aménagements doivent permettre à ces équipements de renforcer les centralités de quartier. Dans le même temps, il s'agit d'approfondir les liens entre les différents équipements publics par un travail en réseau afin d'en améliorer l'accès pour l'ensemble du territoire.

La ville de Saint-Jacques-de-la-Lande dispose également de nombreux espaces publics de qualité : les cœurs d'îlots du Centre-Ville, les aménagements de l'éco-quartier de la Courrouze sont particulièrement travaillés. Par ailleurs, des espaces verts généreux tels le Jardin de la Pilate au Pigeon-Blanc, la Gautrais dans le quartier de l'Aéroport et, au cœur du territoire, le Parc de Saint-Jacques-de-la-Lande à la Morinais sont des espaces de rencontre et de partage. L'ambition du projet urbain est d'utiliser ces espaces publics comme levier pour fédérer les trois quartiers de la commune.

4. Une ville attentive aux enjeux écologiques

Les enjeux écologiques et la lutte contre le réchauffement climatique sont au cœur de l'ensemble du projet urbain de Saint-Jacques-de-la-Lande. Ceci est indispensable pour faire de la commune un territoire résilient capable de s'adapter aux changements.

La poursuite de l'économie d'espace

Le mode de développement retenu dans le projet urbain des années 1990 a pris en compte les concepts du développement durable (densité, traitement des espaces publics, traitement des eaux pluviales). Les aménagements futurs dans les sites stratégiques de la Gaité-sud, des Hauts de Maltière, de la Petite Maltière conforteront ces orientations, dans l'objectif de préserver les espaces agricoles et naturels.

La programmation des logements sera attentive à la modularité afin de s'adapter à l'évolution de la demande. Les objectifs d'accueil de nouvelles populations se font pour la grande majorité au sein de la tâche urbaine, laquelle n'a pas vocation à s'étendre davantage. En secteur diffus, le potentiel de densification est identifié en fonction du tissu urbain existant et de ses capacités d'accueil de nouvelles populations.

La mise en œuvre du nouveau projet urbain prévoit la réalisation d'environ 2 500 logements, dont plus de 95 % se feront en renouvellement urbain / intensification et 5 % en extension urbaine.

Le SCoT fixe un potentiel maximal de consommation des espaces agricoles et naturels de 25 hectares en secteur urbain mixte à l'échéance 2030, ce qui est un potentiel très limité au regard de la situation de Saint-Jacques-de-la-Lande en cœur de métropole. Le **nouveau PLU PLUi** intègre l'objectif de modération de cette consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain puisqu'il prévoit une consommation de 21,5 ha au-delà de la tâche urbaine du SCoT.

L'optimisation énergétique des bâtiments

Aujourd'hui, 63 % des logements de la commune en copropriété ont été construits avant 2005 et les normes thermiques de construction. On mesure ainsi l'ampleur du défi à relever afin d'accompagner la rénovation énergétique nécessaire.

Pour les nouvelles constructions, le **PLU PLUi** crée les conditions réglementaires de logements économes en énergie, est attentif à l'énergie grise dans les matériaux de construction et privilégie les partis architecturaux qui favorisent la compacité et la sobriété.

L'association de la nature au développement urbain

Saint-Jacques-de-la-Lande bénéficie de nombreux espaces non urbanisés qui ont gardé un caractère naturel et qui jouent un rôle majeur en préservant les ressources (eau, air, biodiversité) et en luttant contre les nuisances.

Le projet urbain maintient l'agriculture locale et encourage toutes les initiatives d'agriculture urbaines.

Il conforte les espaces qui forment la trame verte et bleue du territoire. Il veut valoriser les paysages des abords de la Vilaine, du Blosne et du Reynel, protéger les corridors écologiques et les milieux aquatiques et humides. Ces milieux humides sont recensés et protégés, au même titre que les Milieux Naturels d'Intérêt Ecologique (MNIE). Par ailleurs, la commune s'inscrit dans le projet métropolitain de valorisation environnementale et touristique de la Vallée de la Vilaine qui intègre également des espaces productifs en confortant ou en créant des activités économiques autour de l'agro-écologie, de l'alimentation, de l'énergie, de l'eau, etc. Ce projet permettra l'affirmation de la vallée comme un espace récréatif à l'échelle de la métropole, offrant des espaces de promenades, de loisirs, d'hébergement et d'animations (notamment secteur Pérelle) mais également des espaces de préservation de la qualité des milieux. Le projet urbain entend également valoriser les espaces naturels publics qui renforcent les liens entre habitat, nature et agriculture. Les aménagements du Parc de Saint-Jacques-de-la-Lande, le développement des jardins de la Basse Chevrolais vont aussi dans ce sens.

Enfin, la place de la nature doit être optimisée dans les programmes de logements. Pour ce faire, la mise en œuvre de normes réglementaires volontaristes (coefficient d'imperméabilisation ou de végétalisation, conservation et création de haies et d'espaces boisés classés, définition et protection des corridors écologiques) sont au cœur du **PLU PLUi**.



Partie 2

Les OAP de quartier

1. OAP "Pigeon Blanc"

Intensifier le quartier pour valoriser sa situation urbaine.



Description du site

Le secteur du Pigeon Blanc est situé intra-rocade, en accroche avec le tissu urbain de Rennes.

Il accueille environ 1/3 de la population jacquolandine.



Superficie

L'opération s'étend sur environ 60 ha.

Occupation / usage actuels

Constitué de grandes propriétés, de friches industrielles et d'un tissu pavillonnaire constitué, ce quartier de type "faubourg" s'est développé dans la continuité des quartiers rennais et de part et d'autre de grandes infrastructures (rue de Nantes, voie ferrée, rocade), ce qui en perturbe la lisibilité.

L'imbrication des espaces publics et privés et l'enclavement de certains îlots, la perte d'attractivité de certains logements (configuration / taille / performance énergétique), le vieillissement de la population, les encombrements de circulation posent les enjeux d'une reconquête de ce quartier, dont la situation en accroche directe à la ville-centre constitue un atout majeur.

Deux typologies de logements cohabitent : l'habitat collectif linéaire et le pavillonnaire. L'intensification urbaine de ce quartier passera par la réinterprétation de ces typologies bâties et leur agencement afin de promouvoir la diversité des formes urbaines existantes. Il s'agira aussi de gérer de façon différenciée cette intensification, notamment en s'appuyant sur le patrimoine bâti d'intérêt local recensé.

Ce quartier accueille en outre des commerces et services qui en font un quartier urbain, inscrit dans la dynamique du tissu urbain rennais.

Enjeux / objectifs

Le maintien de cette diversité morphologique permet de garantir le respect du tissu bâti existant tout en le renouvelant et en offrant des capacités d'accueil d'une nouvelle population, favorable à la dynamique de quartier et au bon fonctionnement des équipements.

Cette intensification permettra en outre d'atténuer les coupures urbaines que constituent les rues de Nantes, la voie ferrée et le boulevard Mermoz en travaillant les façades urbaines de chacune de ces voies et les liaisons est-ouest.

Par ailleurs, afin de garantir les aménités urbaines présentes sur le quartier, une centralité a été définie, favorisant l'implantation de commerces aux abords de la rue de Nantes.

L'intensification urbaine du quartier veille à :

- conforter le caractère résidentiel du quartier, proche des aménités urbaines de la ville-centre en prenant en compte les formes d'habitat existantes, en prolongeant certaines caractéristiques morphologiques et en réinterprétant les typologies bâties existantes (collectif linéaire et maisons individuelles),
- rééquilibrer l'habitat en cohérence avec les objectifs de mixité portés sur l'ensemble de la commune (intermédiaires, individuels denses, etc.),
- faire vivre les équipements existants (école, pôle public),
- ouvrir le quartier vers le boulevard Mermoz (lien avec le secteur Courrouze),
- renforcer les perméabilités est-ouest (voies, cheminements, vues).

Vocation et programmation

Vocation : L'intensification urbaine du secteur Pigeon Blanc permettra, à termes, l'accueil de logements dans un volume de l'ordre de **300 logements**.

Les projets pourront intégrer une mixité fonctionnelle afin de répondre aux besoins des habitants (services, commerces, etc.). L'intensification du bâti doit veiller :

- au maintien d'un ensoleillement minimal pour le bâti existant (garantie en matière d'apports solaires passifs),
- au maintien de la trame verte (préservation d'éléments paysagers, espaces de compensation).

Mixité sociale : Les programmes qui s'y développeront appliqueront des règles de diversité des produits de logements qui concourront à une mixité sociale dans le respect des principes issus du PLH.

Densité attendue minimale : ~~La densité des projets respecte celle définie par le SCoT.~~
100 logements / ha.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Les tissus urbains du secteur Pigeon Blanc présentent une certaine diversité à la fois historique, fonctionnelle et urbaine. L'évolution de ces tissus urbains doit permettre de conserver cette diversité tout en permettant une intensification du tissu bâti.

Les droits à construire sont donc définis finement de manière à orchestrer cette diversité tout en garantissant un traitement urbain qualitatif, que ce soit à travers les espaces extérieurs (part d'espaces éco-aménagés) ou la composition du bâti (implantations et hauteurs).

Aux abords de la rue de Nantes, au sein du périmètre de centralité urbaine, les rez-de-chaussée devront être conçus de manière à accueillir des commerces et services.

2/ Traitement des lisières

Les transitions avec les tissus bâtis pavillonnaires environnants doivent être travaillées pour que l'opération s'insère harmonieusement et préserve la trame verte initiale.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Les aménagements doivent prendre en compte la trame verte écologique existante, et notamment les cœurs d'îlots en favorisant les espaces de pleine terre et les surfaces éco-aménagées (coefficient de végétalisation à respecter) et favoriser des formes urbaines privilégiant le bioclimatisme.

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

Les projets doivent intégrer des objectifs en matière de maîtrise énergétique : permettre la rénovation énergétique et inciter à l'amélioration des performances énergétiques, notamment en prenant en compte l'impact du bâti futur sur le bâti existant (accès à l'énergie solaire, etc.).

Risques et nuisances : Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (Air-bruit). Des dispositions sont précisées dans l'OAP Santé, climat, énergie et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Notamment la proximité de la rocade au sud du quartier nécessite une prise en compte accrue des enjeux liés à la pollution de l'air et au bruit. La minimisation de l'exposition à ces nuisances des futurs usagers et habitants du quartier, notamment par la composition urbaine, sera recherchée.

Servitudes : Voir annexes.

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : Le secteur Pigeon Blanc est marqué par des flux de transit importants (boulevards Mermoz et Mendès France, rue des Nantes, accès rocade).

Voies structurantes : La rue de Nantes constitue l'accès principal au quartier. L'intensification urbaine du secteur Pigeon Blanc sera accompagnée d'aménagements permettant d'apaiser les voies de transit afin d'améliorer leur lisibilité.

Desserte en transports collectifs : Le secteur Pigeon Blanc, déjà desservi par les transports collectifs, bénéficiera d'aménagements d'espaces publics qui en faciliteront la circulation. Les futures stations de métro (Saint-Jacques / Gaité) et le pôle multimodal Mermoz (métro, bus, parc-relais), en proximité du quartier, constitueront des atouts pour favoriser l'usage de modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière.

Desserte pour les modes actifs : Les modes actifs seront intégrés au projet afin de favoriser les circulations au sein des îlots et entre les différents secteurs du quartier. A proximité de la future station de métro Saint-Jacques / Gaité, une passerelle piétonne permettra de rejoindre le quartier du Pigeon Blanc.

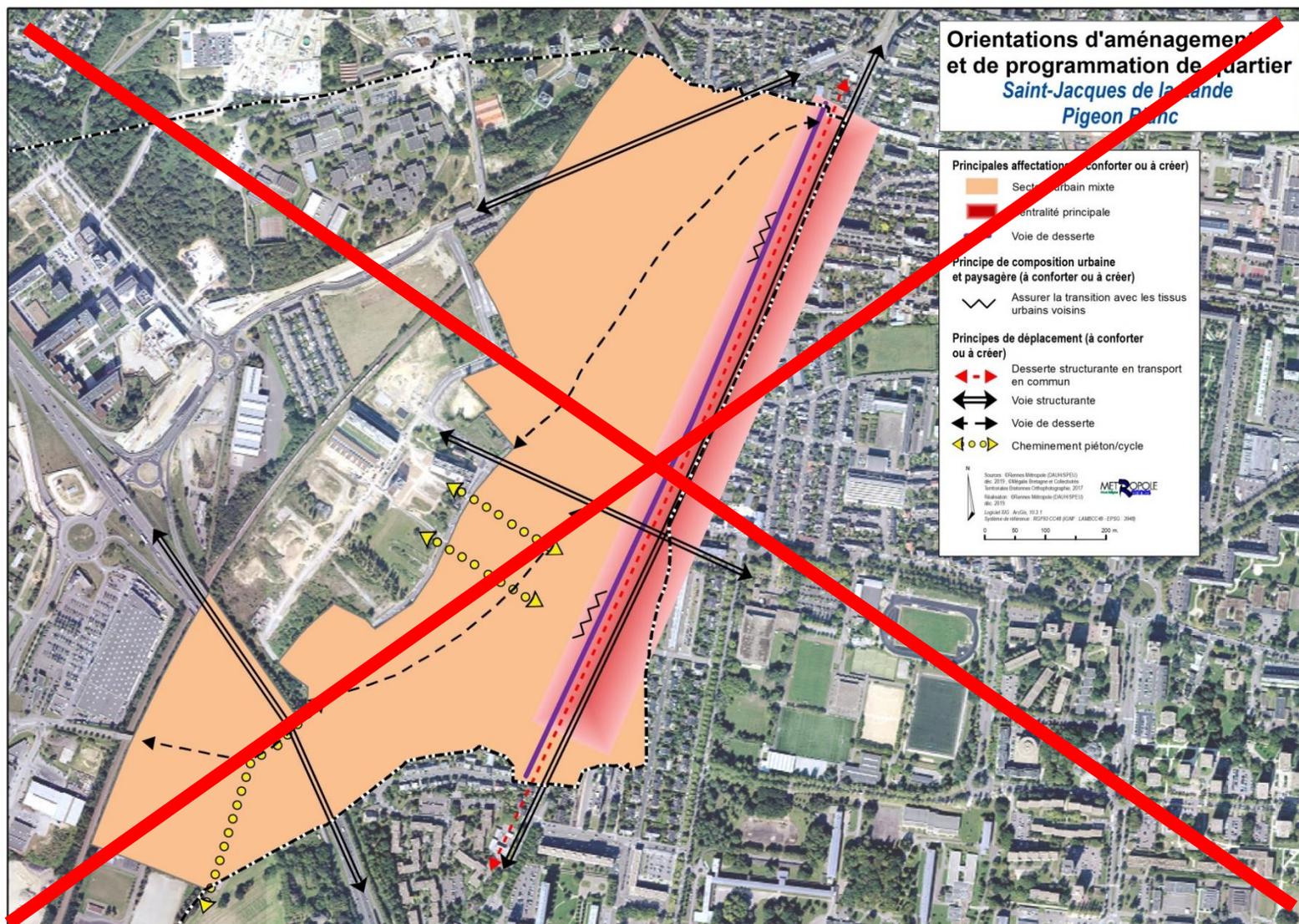
Stationnement : Le pôle d'échange multimodal créé en proximité du Pigeon-Blanc (le développement des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, la réduction du trafic de transit, avec la création d'un parking relais) fournira une alternative au tout stationnement sur le Pigeon-Blanc. La réglementation du stationnement en centralité de quartier ou sur les axes de flux participera aussi à une meilleure gestion des véhicules. Au sein du périmètre de centralité, des dispositions particulières sont prévues concernant la localisation du stationnement.

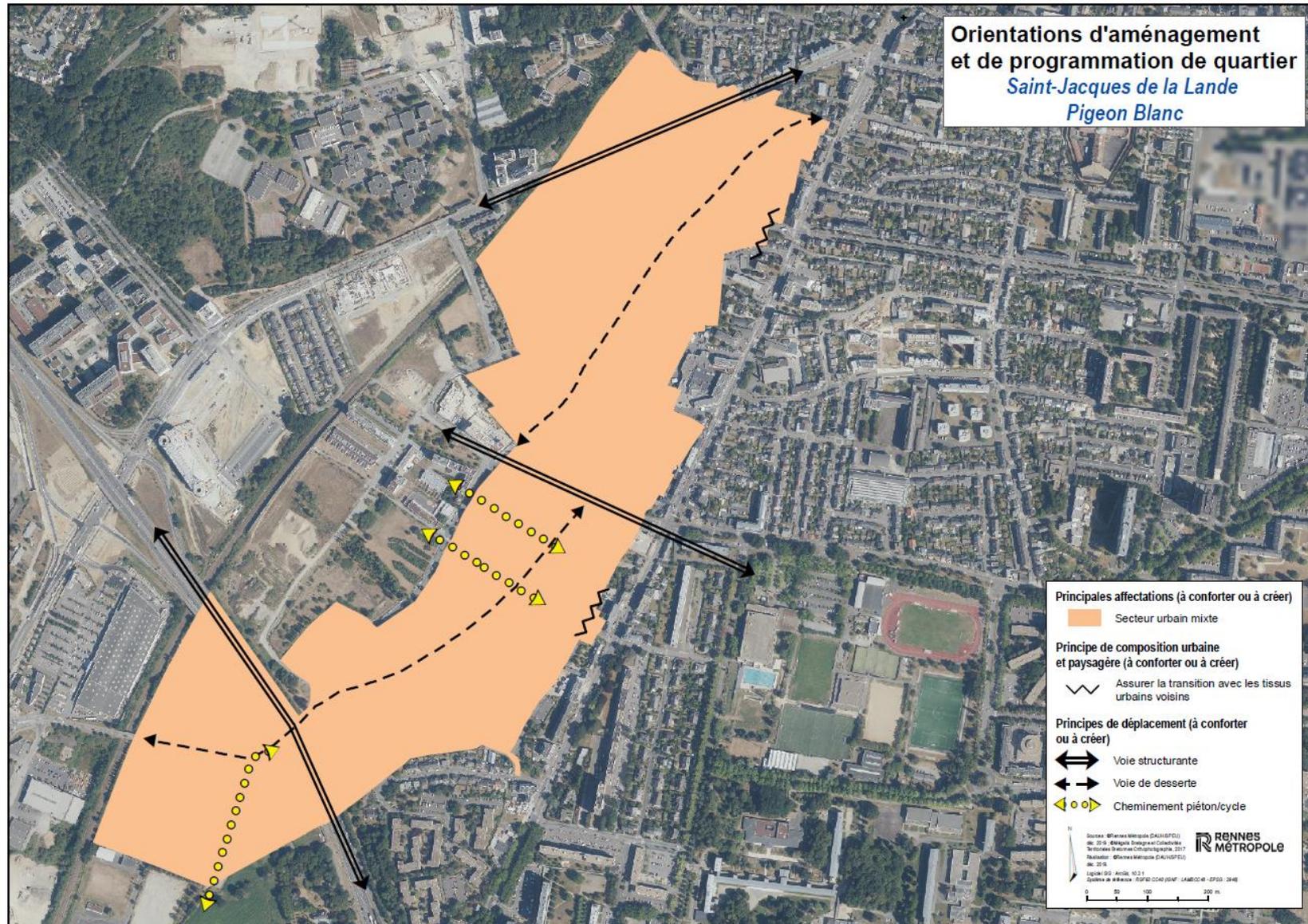
Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel ~~d'ouverture à l'urbanisation de~~ réalisation des équipements

Pas d'orientation particulière.





2. OAP "La Morinais"

Aménager la dernière phase de la ZAC "La Morinais".

Description du site

La ZAC de la Morinais constitue une pièce majeure du projet urbain de Saint-Jacques-de-la-Lande : elle a permis de créer un nouveau "centre-ville" à la commune qui était marquée par deux entités urbaines distinctes, le Pigeon Blanc, intra-rocade en accroche aux quartiers rennais, et l'aéroport, noyau urbain excentré et contraint par les infrastructures proches (aéroport, voie ferrée, parc des expositions).

La ZAC de la Morinais est mise en œuvre depuis presque 30 ans afin de donner un centre-ville à la commune. Aujourd'hui les enjeux qui s'y expriment concernent sa finalisation et son accroche à l'axe stratégique que constitue l'avenue Dodin et sa lisibilité depuis cet axe, pour lesquelles le secteur **Gaité Sud** joue un rôle majeur.

Superficie

Seuls un secteur reste à aménager :



- le secteur Gaité Sud, environ 4 ha.



Secteur Gaité Sud

Occupation / usage actuels

Le centre-ville a été conçu de manière à articuler les différents quartiers historiques de la commune (Pigeon Blanc et aéroport) tout en valorisant les atouts naturels du site (vallée du Blosne).

Ce quartier a été conçu dans un objectif :

- d'économie d'espace (densité moyenne de ~~60~~ 100 logements / ha) et sur la base d'une trame orthogonale ;
- de mixité fonctionnelle en accueillant du logement, des équipements et des commerces ;
- de mixité sociale, respectant les objectifs du Programme Local de l'Habitat.

Le secteur restant à aménager s'inscrit dans ces principes et renforcera les liens entre les différentes parties du territoire.

Enjeux / objectifs

La mise en œuvre du projet a permis de positionner le quartier comme une articulation entre les pièces urbaines (Pigeon Blanc / Gaité / Chevrolais / Aéroport) et les pièces naturelles (parc de Saint-Jacques / Vallées du Blosne et de la Vilaine / Préalaye / Chevrolais).

La ZAC de la Morinais aura permis de produire à termes **plus de 3 400 logements** (dont plus de 2 600 déjà réalisés). Deux secteurs du cœur de la Morinais restent à aménager afin d'achever la ZAC.

Vocation et programmation

Vocation : Le secteur Gaité Sud est à dominante résidentielle avec environ :

- **300 à environ 400** logements.

Ce dernier projet intègre une mixité fonctionnelle (commerces, activités et tertiaires) permettant d'affirmer le caractère de centre-ville de ce quartier.

Mixité sociale : Le projet propose un habitat diversifié répondant aux objectifs de mixité sociale et des formes urbaines (majorité de collectifs et d'intermédiaires, individuels denses) et mettant en œuvre une diversité de produits de logements qui concourront à une mixité sociale dans le respect des principes issus du PLH.

Densité attendue minimale : **Minimum 45 100** logements par hectare.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La diversité des formes urbaines mises en œuvre permet de proposer des modes d'habiter répondant aux différents besoins et aux différentes étapes de la vie et permettant d'offrir un véritable parcours résidentiel au sein de la commune.

La densité est en outre compensée par de vastes espaces verts publics.

2/ Traitement des lisières

Transition entre l'urbain et les espaces agro-naturels de la commune, l'aménagement du quartier devra être particulièrement soigné. L'imbrication du végétal et de l'urbain est l'essence même du quartier, les différents secteurs étant reliés le parc de Saint-Jacques, entité paysagère et naturelle majeure (haies, mares, lisières, bassins, ruisseau du Blosne).

Le secteur Gaité prévoit un traitement de l'interface avec la voie ferrée à l'est (et notamment son impact sonore) et avec les jardins familiaux de la Basse Chevrolais au sud (valorisation des perméabilités visuelles).

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Les différentes pièces urbaines sont aujourd'hui reliées par le parc de Saint-Jacques qui vient s'appuyer sur la vallée du Blosne. Cette proximité avec les espaces naturels joue un rôle essentiel dans la qualité de vie propre à ce quartier.

Ce parc joue en effet plusieurs rôles : création et préservation des zones humides, gestion des eaux pluviales, support pour le développement des modes de déplacements alternatifs aux déplacements motorisés.

Le secteur restant à aménager intègre une dimension environnementale et de prévention des risques :

Sur le secteur Gaité, le projet intègre la problématique sols pollués d'une part par la gestion in-situ des terres excavées d'autre part.

Le projet prévoit l'aménagement de jardins potagers ou d'agrément collectifs, dans la continuité du parc de Saint-Jacques-de-la-Lande et en connexion avec le secteur des jardins familiaux, bordant le site au sud.

A termes, les jardins partagés formeront une véritable articulation entre le parc de Saint-Jacques-de-la-Lande et le complexe sportif Allende. Ils créeront également du lien entre le futur quartier de la Gaité et le quartier de la Chevrolais.

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

Risques et nuisances : Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (air-bruit, zones inondables). Des dispositions sont précisées dans l'OAP Santé, Climat, Énergie et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Notamment la proximité de la rocade et de la route de Redon qui ne comporte pas d'établissement sensible nécessite une prise en compte des enjeux liés à la pollution de l'air et au bruit. Le projet d'aménagement tient compte de cette donnée par l'implantation des constructions et les aménagements paysagers.

En outre, le secteur Gaité est concerné par le risque "inondations" à la marge, dans sa limite sud (interface avec le secteur "Basse Chevrolais"),

Servitudes : Voir annexes.

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : Le secteur central de la Morinais est bordé par une voie de transit (l'avenue Roger Dodin), destinée à être réaménagée en boulevard urbain (*cf. infra*), et traversé par des voies de dessertes.

Les secteurs périphériques restant à aménager sont également bordés par l'avenue Dodin (secteur Gaité).

Un accès sera à prévoir depuis l'avenue Dodin pour desservir le site "Petite Maltière".

Desserte en transports collectifs : Le quartier de la Morinais est desservi par les transports collectifs et est proche du terminus de la ligne b du métro. Les lignes de bus transitant par l'avenue Dodin viennent desservir au plus près le secteur Gaité sud qui se trouve également à proximité de la station terminale Saint-Jacques Gaité.

Desserte pour les modes actifs : Le projet développe en outre un réseau de cheminements dédiés aux modes actifs permettant des circulations internes au quartier mais également des liaisons vers les autres quartiers de la commune (aéroport et Pigeon Blanc / Rennes) ainsi que vers les espaces naturels et de loisirs (Prévalaye, vallée de la vilaine). Les secteurs Petite Maltière et Gaité intégreront des liaisons modes actifs vers les autres quartiers, les espaces verts et les transports collectifs.

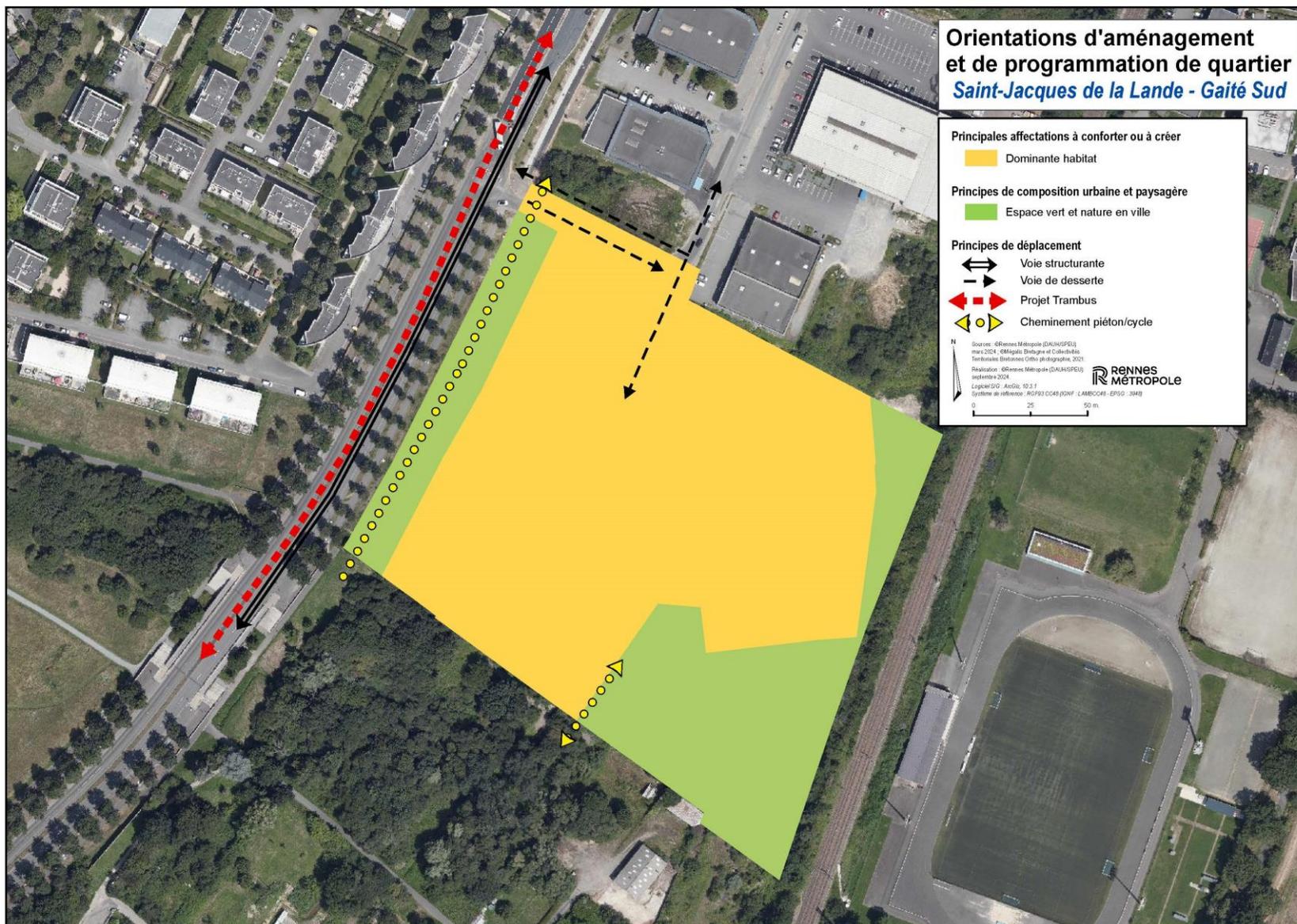
Stationnement : Les stationnements seront autant que possible intégrés en sous-sol afin d'optimiser les plantations de pleine terre en cœur d'îlot

Condition de réalisation

L'aménagement est envisagé dans le cadre d'une opération d'ensemble.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.



3. OAP "Axe Dodin"

Travailler la continuité de l'axe Dodin au sein de la ZAC "La Morinais".

Description du site

La commune de Saint-Jacques-de-la-Lande est traversée par l'axe Dodin (route de Redon) du nord au sud, depuis le site de la Gaité aux abords de la rocade jusqu'au sud de la commune. Cette voie constitue une véritable colonne vertébrale, mais son aménagement en a plutôt fait un élément de rupture que de continuité entre les différents quartiers.

Superficie

Environ 5,2 ha dont :



- le secteur Hauts de Maltière, environ 1,5 ha



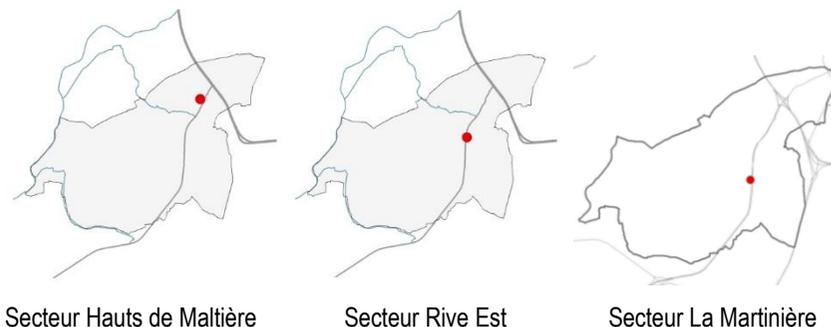
- le secteur Rive Est, d'environ 2 ha



- le secteur de La Martinière, d'environ 1,7 ha

Occupation / usage actuels

Cet axe est aujourd'hui un axe de transit majeur à l'échelle de l'agglomération, le rendant difficilement compatible avec le rôle de lien entre les différents quartiers qu'il a également à jouer.



Secteur Hauts de Maltière

Secteur Rive Est

Secteur La Martinière

Enjeux / objectifs

Le projet de réaménagement de l'avenue Roger Dodin vise à valoriser les entrées de ville de la commune et donner de l'épaisseur à cet axe en le reliant aux pièces urbaines qu'il traverse. Ces accroches aux espaces urbains limitrophes se feront notamment en certains points stratégiques : secteurs Gaité / Maltière (et notamment "Hauts de Maltière") et traversée du centre-ville (et notamment la Rive est de l'avenue Dodin).

Le réaménagement de l'entrée de ville aux abords du pôle d'échange multimodal Gaité permettra :

- d'intégrer la réflexion sur un l'axe de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) du trambus,
- de retraiter les espaces publics,
- d'accompagner ces projets de la production de logements et activités.

Vocation et programmation

Vocation : Les secteurs Hauts de Maltière et Rive Est, sont à dominante résidentielle avec environ 300 logements prévus, dont :

- le secteur Hauts de Maltière – pouvant fournir de 70 à 150 qui accueillera des logements, selon mixant diverses les formes urbaines retenues variées pouvant mêler collectif, individuel groupé et individuel,
- le secteur Rive est, pouvant accueillir logements et jusqu'à environ 100 logements, ainsi que des activités.

Le secteur de La Martinière est à dominante mixte : habitat au nord (environ 50 logements) et activités / bureaux / services au sud (secteur impacté par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport).

L'aménagement de l'avenue Dodin permettra la production de logements et d'activités, ainsi que le traitement d'espaces publics et de voirie. Les projets intégreront une mixité fonctionnelle (équipements, commerces et services, activités et tertiaires) permettant d'affirmer le caractère de centre-ville de ce quartier.

Mixité sociale : Les programmes qui s'y développeront appliqueront des règles de diversité des produits de logements qui concourront à une mixité sociale dans le respect des principes issus du PLH.

Densité attendue : Minimum 100 ~~45~~ logements par hectare.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Dans le secteur "Hauts de Maltière", le bâti ~~sera implanté de manière à structurer~~ permettra de marquer l'entrée de ville. ~~Une partie des rez-de-chaussée des façades intégrera des locaux d'activités ou de service. Les îlots doivent être orientés nord-sud. Les bâtis chercheront à s'implanter de manière à s'adapter à la topographie et à s'inscrire dans la continuité du quartier habité.~~

Le secteur "Rive Est" est à envisager comme un trait d'union entre les quartiers anciens et récents du centre-ville. Suite à la requalification de l'axe Dodin, un aménagement de la rive Est pourrait permettre d'accueillir des logements accompagnés d'aménagements d'espaces publics et verts permettant de mêler urbanisation et paysage. Ce projet reste cependant conditionné au réaménagement de l'avenue Roger Dodin et à ses effets.

Le secteur "La Martinière" permettra d'affirmer l'urbanité de l'entrée de ville sud de la commune, aujourd'hui très distendue et routière. Le traitement des espaces publics, des accès, et l'urbanisation de ce secteur permettra de finaliser l'aménagement sud du centre-ville.

2/ Traitement des lisières

Trait d'union entre les différents quartiers de la commune, l'aménagement de l'axe Dodin devra permettre d'améliorer les liaisons entre les quartiers.

Le secteur des "Hauts de Maltière" doit prévoir une implantation du bâti permettant de ~~marquer structurer~~ l'entrée de ville ~~tout en ménageant la proximité avec le secteur militaire de la Maltière.~~

En accompagnement du réaménagement de l'axe Dodin, le secteur "Rive est" pourra prévoir un aménagement valorisant l'axe Dodin tout en faisant le lien avec le quartier limitrophe de la Chevrolais.

Le secteur de "La Martinière" devra intégrer une implantation du bâti dans la continuité des îlots situés au nord. La partie sud permettra une accroche avec les secteurs d'activités d'Airlande et en transition avec les constructions à destination d'habitat.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Les différentes pièces urbaines de Saint-Jacques-de-la-Lande sont articulées autour de l'axe Dodin. Celle-ci se trouve en contact avec les espaces naturels et notamment l'axe vert est-ouest majeur de la commune (le parc de Saint-Jacques). Cette accroche à la trame verte sera maintenue et affirmée.

Le projet sur le secteur "Hauts de Maltière" intégrera une part de végétalisation qui s'inscrira dans la continuité de la coulée verte ~~venant du sud~~ définie dans le projet des "Coteaux I". ~~Le cèdre présent au cœur du secteur sera préservé.~~

Le secteur "rive est de l'avenue Dodin" pourrait intégrer des espaces ouverts composants de la trame verte communale, favorables aux activités de plein air et à la biodiversité, et renforçant la relation entre les tissus urbains de l'avenue.

Le secteur "La Martinière" terminera la pièce urbaine que constitue le centre-ville, en transition avec l'aéroport. L'intégration des préoccupations acoustiques liées à cet équipement devra faire partie du projet. Une attention particulière sera portée à l'intégration des enjeux environnementaux et paysagers (maintien et développement de la biodiversité, renforcement des trames et continuités écologiques, restauration des sols et limitation de l'imperméabilisation). La recherche d'espèces végétales favorisant la fixation des polluants et la réduction des pollutions permettra une meilleure intégration de ce secteur situé en entrée de ville.

Au-delà du relevé faune/flore réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLUi, la présence d'espèces remarquables ou protégées sera vérifiée dans le cadre des études pré-opérationnelles.

Le projet intégrera l'objectif de préserver ou conforter la perméabilité écologique du secteur.

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

Risques et nuisances : Le projet d'aménagement est concerné par des risques et nuisances (air-bruit). Des dispositions sont précisées dans l'OAP Santé, Climat, Énergie et/ou le règlement littéral et graphique et/ou les annexes.

Notamment la volonté de réduire la part de la voiture sur ce secteur constitue un objectif de valorisation du site (amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'axe Dodin, réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre, renforcement des possibilités de pratique des modes de déplacements actifs piétons / cycles).

Les aménagements prendront en compte la nuisance bruit et qualité de l'air liée à la fonction de transit de l'avenue Dodin et à l'aéroport, et intégreront une approche acoustique afin de garantir la qualité de vie à ses abords.

Servitudes : Voir annexes.

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : Le secteur central de la Morinais est bordé par une voie de transit (l'avenue Roger Dodin), destinée à être réaménagée en boulevard urbain (*cf. infra*), et traversé par des voies de dessertes.

Le réaménagement de l'axe Dodin permettra de formaliser des accroches plus lisibles avec les quartiers existants (Maltière / Gaité, Morinais nord, Morinais / Chevrolais) ainsi que l'atténuation du caractère routier de la voie par la mise en place, à termes, de carrefours à feux.

Desserte en transports collectifs : L'ensemble de l'axe est d'ores-et-déjà desservi par les transports collectifs. Une amélioration de cette desserte sera recherchée en étudiant la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec une voie dans chaque sens de l'axe Dodin. A l'horizon 2022, le site de la Maltière se trouvera à seulement 350 m de la station de métro.

Desserte pour les modes actifs : La transformation de la route de Redon en un véritable boulevard urbain créera l'opportunité de repenser cette armature, ayant un fonctionnement actuellement linéaire, en un facteur de lien entre les différents quartiers.

Une voie cyclable irriguera l'ensemble de l'axe sur toute sa longueur et jusqu'au pôle multimodal Courrouze.

La rue Frédéric Benoist sera élargie de manière à permettre la création de plusieurs accès sécurisés au secteur "Hauts de Maltière" (voiries de desserte interne) et d'optimiser les emprises pour les modes actifs.

Le secteur des "Hauts de Maltière", proche de la station de métro Saint-Jacques / Gaité, présente des atouts pour l'usage de modes alternatifs à la voiture particulière. Des **voies de desserte** traverseront les îlots afin de favoriser les modes actifs.

Le secteur "Rive Est" intégrera un maillage de cheminements entre les îlots, renforçant les liens entre l'est et l'ouest.

Le secteur "La Martinière" sera conçu de manière à favoriser les liens modes actifs vers le centre-ville.

Stationnement : Les normes de stationnement sont limitées de manière à valoriser la proximité avec les transports en commun. Les stationnements seront autant que possible intégrés en sous-sol afin d'optimiser les plantations de pleine terre en cœur d'îlot.

Condition de réalisation

Pour le secteur "Hauts de Maltière", l'aménagement interviendra dans le cadre d'une opération d'ensemble (ZAC de la Morinais).

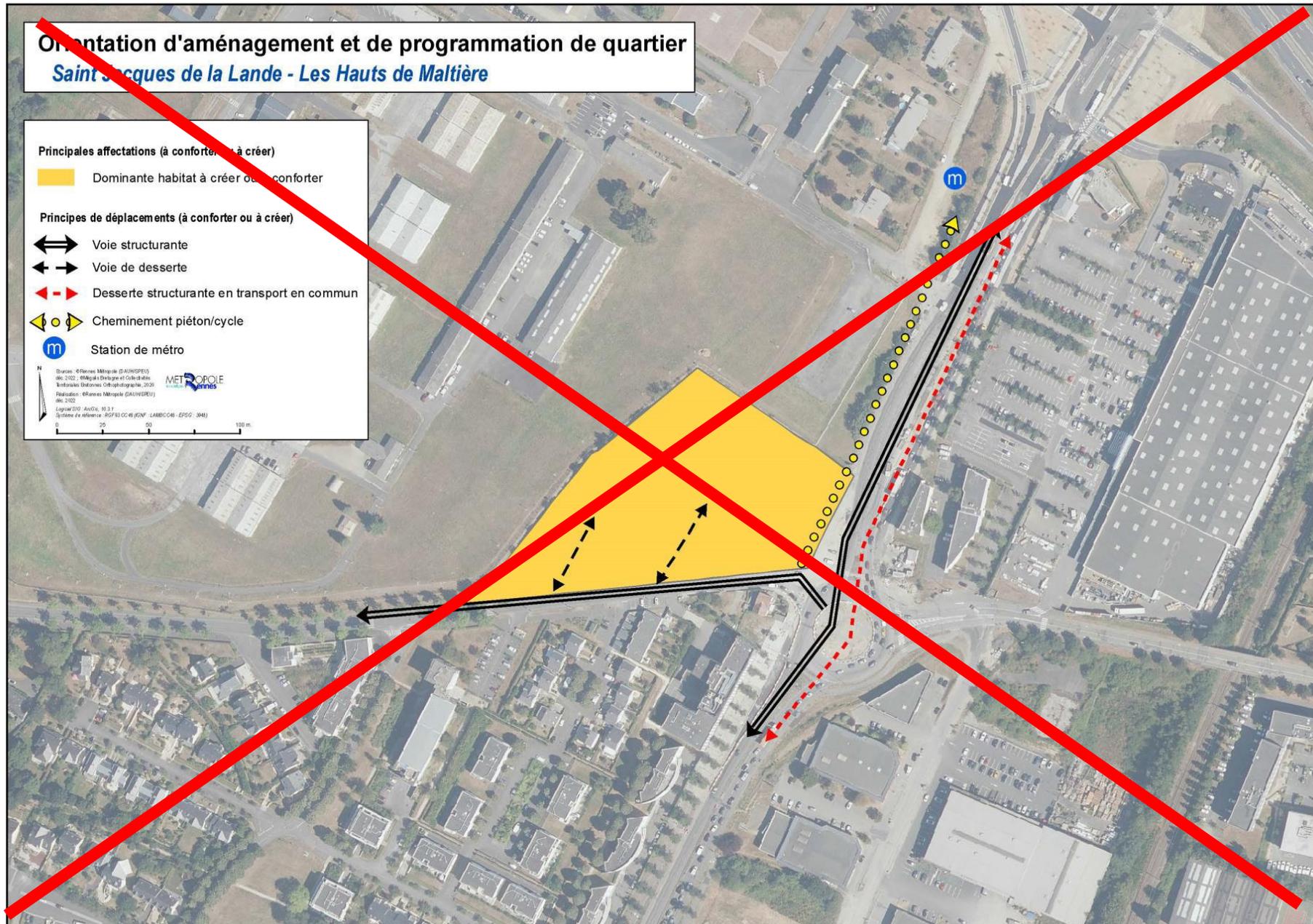
Pour les secteurs "Rive Est" et "La Martinière", l'aménagement devra se faire dans le cadre d'une opération d'ensemble spécifique à ces sites.

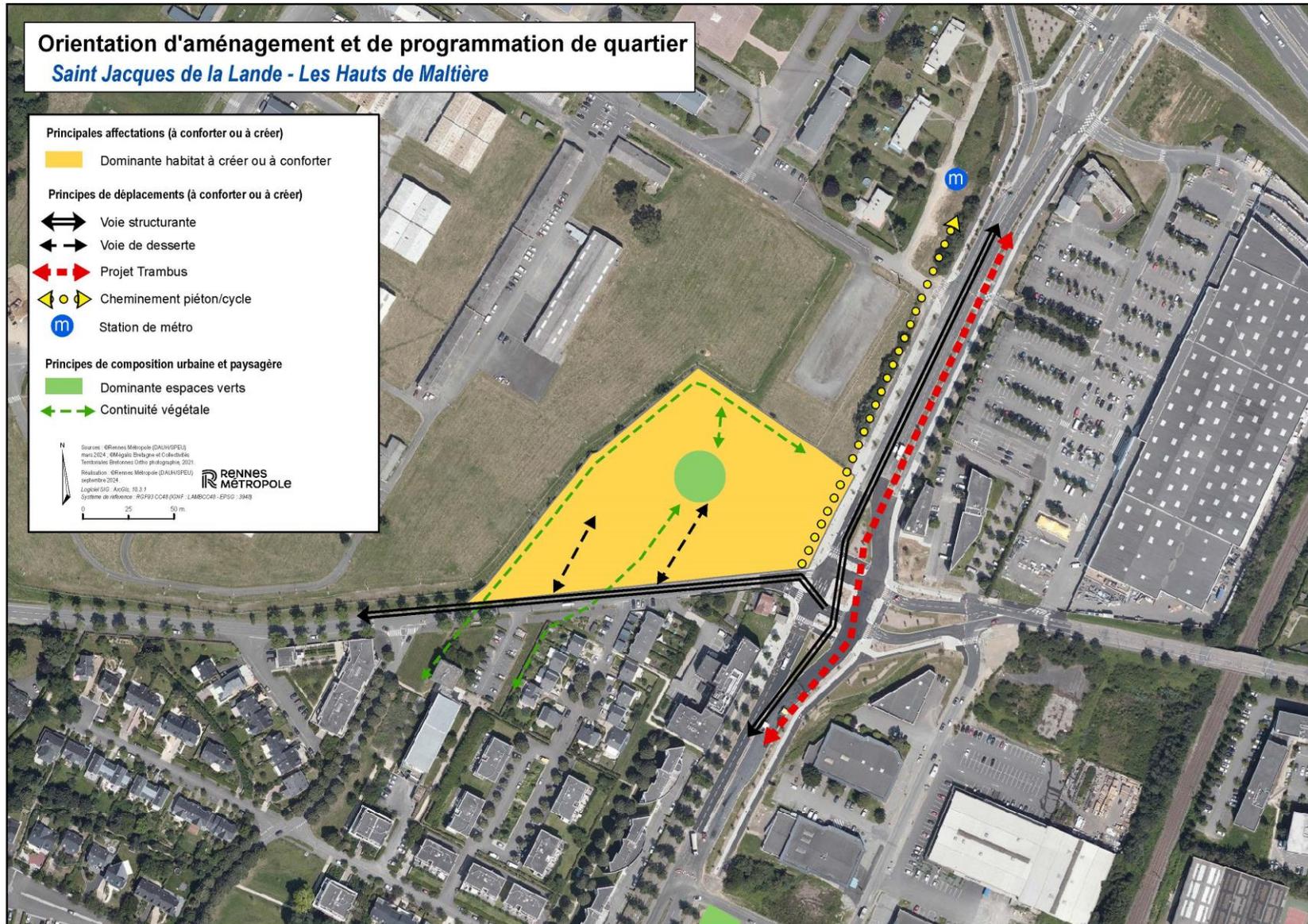
Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements d'ouverture à l'urbanisation

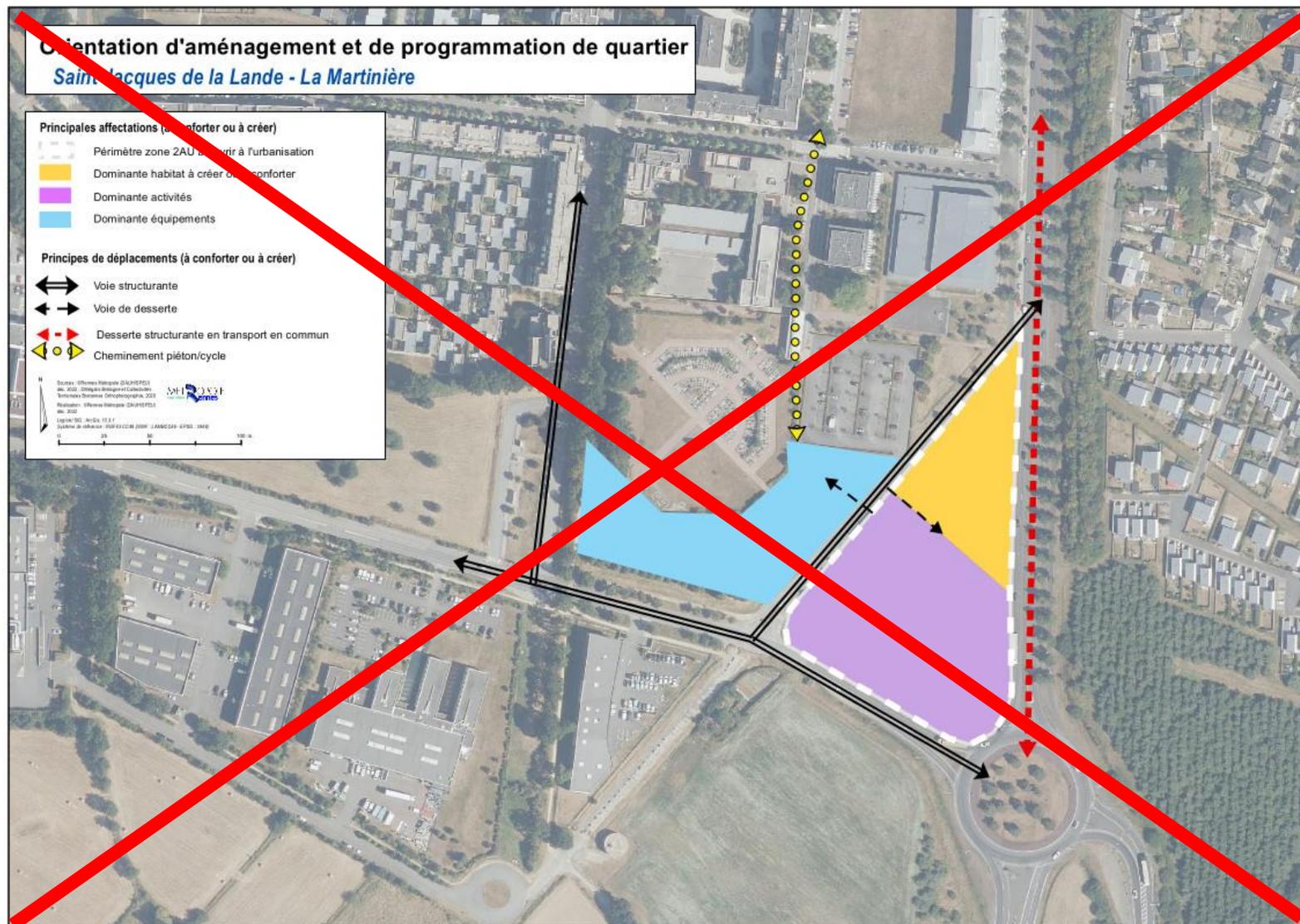
~~Ouverture à l'urbanisation du secteur "La Martinière" selon un calendrier prévisionnel de réalisation à compter de 2025 jusqu'à horizon 2030.~~

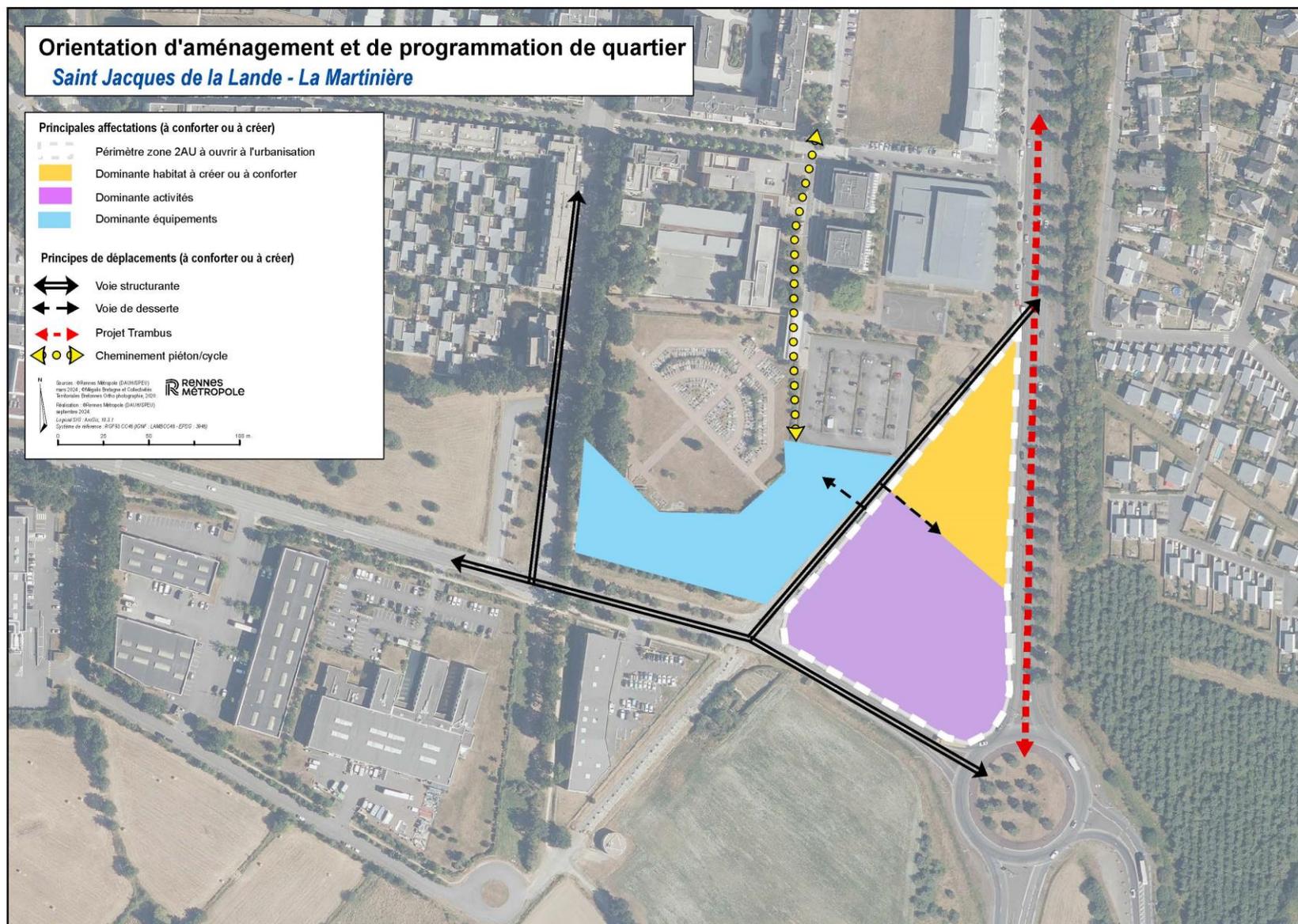
Sur les zones U et 1AU, les équipements publics nécessaires à la réalisation des projets (notamment de réseaux) devront être renforcés ou complétés. L'aménagement des différents secteurs interviendra de manière progressive :

- secteur "Hauts de Maltière" et "La Martinière" : à compter de 2025 jusqu'à horizon 2030,
- secteur "Rive Est" : à compter de 2030.



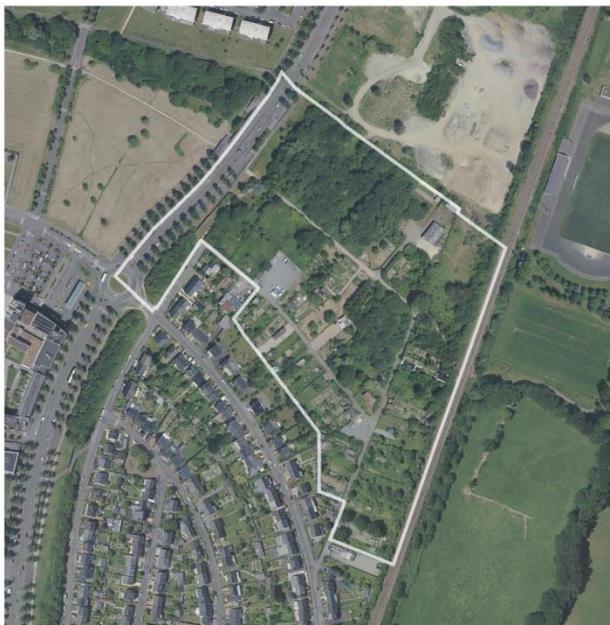






4. OAP "Basse Chevrolais" : Valoriser le Paysage

Affirmer le parc de Saint-Jacques.



- cœur de métropole, qui autour de la ville centre, regroupe les communes en continuité urbaine. Il constitue la polarité majeure du Pays de Rennes avec 260 000 habitants. Saint-Jacques-de-la-Lande est situé dans le cœur de métropole.

Superficie

Le périmètre de l'OAP porte sur environ 9,5 ha.

Occupation / usage actuels

L'armature écologique prend ainsi un sens particulier dans le paysage métropolitain ; elle s'appuie notamment sur le réseau hydrographique, lequel offre un paysage de vallons et vallées naturels de qualité.

Les connexions biologiques ne doivent pas s'arrêter aux portes de la ville mais au contraire s'y prolonger et favoriser la présence de la nature dans l'urbain. Pour atteindre cet objectif, le SCoT prévoit la préservation de corridors écologiques dans les aménagements urbains pour maintenir une biodiversité et une perméabilité naturelle, notamment dans le Cœur de métropole. Ces couloirs seront par ailleurs les supports idéaux des liaisons douces que le SCoT entend également développer.

Le site de la Basse Chevrolais est situé sur une de ces connexions écologiques. Il accueille de nombreux jardins partagés intrinsèquement liés aux quartiers habités. Il se situe à la fois dans la ZAC Morinais et en continuité du Parc de Saint-Jacques. Ce parc est un élément important de l'aménagement jacquolandin et se décompose en deux secteurs : les secteurs ouverts sur les grands espaces à l'ouest et le secteur plus bocager à l'est, mettant en relation

Description du site

Saint-Jacques-de-la-Lande, une des communes du "cœur de métropole", dispose de la particularité de se situer à la fois en milieu urbain (secteur Pigeon Blanc, connecté au tissu urbain rennais) et en lien avec les espaces agricoles et naturels.

Le modèle de "ville archipel" de la métropole, dont Saint-Jacques-de-la-Lande est représentative, associe plusieurs principes fondamentaux d'aménagement :

- alternance d'espaces construits compacts et denses ou d'espaces non construits préservant les espaces agro-naturels,
- présence d'équipements, commerces et services à proximité des lieux de résidence,

les champs urbains de la Chevrolais avec les espaces ouverts et le grand paysage de la Prévalaye et de la Vallée de la Vilaine.

Enjeux / objectifs

La commune souhaite poursuivre l'accueil d'une population nouvelle et d'activités, tout en préservant une bonne qualité de vie pour tous et en protégeant les espaces naturels et paysagers.

Son territoire communal est organisé en différents quartiers : Centre-Ville (comprenant la Morinais, les Coteaux de la Maltière et la Chevrolais), Pigeon Blanc, Aéroport.

Le secteur des jardins partagés de la Basse Chevrolais sur lequel sont présents de nombreux jardins partagés se situe au cœur du territoire. Il porte un enjeu fort d'articulation entre les quartiers du centre-ville, de la Chevrolais et la future Gaité Sud et de connexion vers le grand paysage notamment à l'est avec le champ urbain de la Chevrolais,

Vocation et programmation

Vocation : Le caractère naturel du site de la Basse Chevrolais a vocation à être amplifié et la ville projette donc de conforter ce secteur en conservant son aménagement non bâti et en développant des cheminements doux, l'ouverture du Blossne, l'optimisation du nombre de jardins partagés, la réalisation de clairières paysagères, d'espaces de loisirs en interpénétration avec l'opération de la Gaité au nord du site.

Le projet de mise en valeur de la continuité écologique dans laquelle s'inscrit la Basse Chevrolais permettra :

- de maintenir le caractère naturel du site, dans la continuité des aménagements réalisés au sein du parc de Saint-Jacques,
- d'autoriser des usages de loisirs (notamment jardins familiaux).

Ce secteur, repéré comme parc urbain au SCoT se situe sur le tracé d'un "principe de connexion écologique à assurer", sera maintenu en espace à vocation naturelle / loisirs (jardins familiaux). Aucune constructibilité nouvelle sans rapport avec l'usage de la zone n'y est autorisée.

Mixité sociale : Pas d'orientation particulière.

Densité attendue minimale : Pas d'orientation particulière.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

Pas d'orientation particulière.

2/ Traitement des lisières

Le site est bordé au nord et au sud par des pièces urbaines existantes (Chevrolais) ou en devenir (Gaité sud) et à l'ouest et à l'est par des pièces naturelles et paysagères (parc de Saint-Jacques et pôle Salvador Allende).

Le secteur de la Basse Chevrolais jouera ce rôle de charnière en affirmant le caractère vert et naturel du site, poursuivant la respiration créée par le parc sur l'axe urbain nord-sud.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques et nuisances

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : Ce secteur accueillera principalement des espaces verts et ouverts (peu de constructibilité) de manière à favoriser les perméabilités écologiques est-ouest.

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

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

Notamment le secteur de la Basse Chevrolais est en quasi-totalité concerné par le risque "inondations". Les choix d'aménagement de ce secteur vont dans le sens de la protection du site et des personnes.

Servitudes : Voir annexes.

4/ Mobilités

Accès automobile au secteur : Le site de la Basse Chevrolais est accessible de manière confidentielle :

- depuis l'est par la rue de la Rablais poursuivie d'un chemin,
- depuis l'ouest par le chemin de la Chevrolais qui rejoint l'avenue Dodin en contrebas de celle-ci pour se prolonger vers le parc de Saint-Jacques,
- depuis le sud par les rues Lancelot du Lac et de la Chevrolais desservant le quartier de la Chevrolais.

Il n'est pas prévu de renforcer la desserte de ce site puisqu'il doit renforcer une continuité verte d'échelle communale.

Desserte en transports collectifs : L'avenue Dodin est desservie par les transports en commun qui permettent de rejoindre le parc de Saint-Jacques.

Desserte pour les modes actifs : Le site est accessible en modes actifs depuis le quartier de la Chevrolais, le parc de Saint-Jacques et le site sportif Allende. Il est irrigué par les cheminements qui permettent de relier, par des voies apaisées et sécurisées, les différents quartiers de la commune (Pigeon Blanc / centre-ville).

Stationnement : Pas d'orientation particulière.

Condition de réalisation

Les constructions ne sont pas autorisées, à l'exception de celles ayant une fonction d'accompagnement des jardins familiaux.

Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation

Pas d'orientation particulière.

5. OAP "faubourg rue de Nantes"

Un axe de renouvellement de la ville



Description du site

Le site correspond au tracé du faubourg historique de l'entrée sud de la ville. Il est constitué par la rue de Nantes et le boulevard Georges Pompidou qui s'étendent depuis la rocade sud jusqu'au pont de la voie ferrée. La partie Est du faubourg est majoritairement situé sur le territoire de la ville de Rennes alors que sa partie Ouest est essentiellement sur la commune de Saint-Jacques de la Lande.

Superficie

Environ 32 hectares.

Occupation / usage actuels

Les "rues de faubourgs" sont caractérisées par une diversité bâtie mêlant maisons et immeubles et par la présence de petits commerces et équipements. Elles sont la colonne vertébrale des quartiers qu'elles traversent.

Enjeux / objectifs

Cette OAP s'inscrit dans l'axe de projet :

- Axe 1 : un centre-ville historique et géographique à révéler
- orientation 3 : " poursuivre le développement des faubourgs comme prolongement du centre-ville "
- Valoriser et préserver le patrimoine bâti
- Lutter contre les îlots de chaleur urbain et favoriser l'adaptation au changement climatique.

- Diversifier les formes urbaines.
- Participer à la vie des quartiers environnants.
- Favoriser l'implantation d'activités de proximité.

Vocation et programmation

Vocation : renforcer le caractère structurant de cette voie de faubourg.

Mixité fonctionnelle : conforter la mixité fonctionnelle existante (habitat, commerce, équipement) le long du faubourg. Conforter la polarité de quartier notamment au niveau de l'île de Nantes et du Pigeon Blanc en restructurant l'espace public et les flux de circulation et ainsi reconnecter les quartiers de part et d'autre du faubourg.

Mixité sociale : Les programmations de logements doivent s'inscrire dans le respect des orientations de mixité sociale et de diversité des formes urbaines du Programme Local de l'Habitat de Rennes Métropole en vigueur.

Densité minimale : Minimum 100 logements par hectare.

Composition urbaine

1/ Formes urbaines

La composition s'appuie sur 5 séquences urbaines identifiées le long du faubourg.

1. L'île de Nantes (de la rue Lobineau aux boulevards Jacques Cartier et Mermoz)
 - Solidifier la forme de l'île (îlot en amande situé entre le boulevard Pompidou et la rue de Nantes) en construisant les « pointes » correspondant aux croisements nord et sud des voies.

Le réaménagement de la voie doit permettre de revitaliser et requalifier le secteur par un épaississement de l'espace public afin de supprimer l'impression que le quartier est traversé par une autoroute urbaine. Cette redéfinition de l'espace urbain permet :

 - o d'une part, la valorisation des commerces de proximité afin de conforter la polarité commerciale du quartier créant le lien entre les rives Est et Ouest du faubourg,
 - o d'autre part, de libérer des espaces constructibles dans les pointes de l'île qui deviennent ainsi des lieux de projets à même de solidifier urbainement le quartier.
 - conforter le bâti étoilé à l'est,
 - continuité végétale à l'ouest à conforter le long du boulevard pompidou,

- Accompagner les traversées est-ouest en écho aux tracés des voies et ainsi mieux relier les quartiers entre eux.
- 2. Les longues lanières (des boulevards Jacques Cartier / Mermoz aux boulevards Georges Clémenceau / Pierre Mendès France)
 - s'inscrire dans le système des longues lanières matérialisé par les murs en schiste et le dessin du parcellaire en profondeur par rapport à la rue de Nantes.
 - Préserver les murs en schiste structurant ce parcellaire.
 - Révéler la profondeur du site par l'orientation du bâti en peigne par rapport à la rue de Nantes.
- 3. Les cours et la maison révolutionnaire (des boulevards Georges Clémenceau / Pierre Mendès France aux rues Robin Foucquet / Gabriel Péri).
Le bâti vise ici à qualifier les vides disposés de part et d'autre de cette courte séquence parmi lesquels le parvis de Saint-Yves. L'enjeu est ici de préserver des espaces de respiration et de transition entre l'espace public et le bâti via un dispositif dit d'évasement.
- 4. Les faubourgs (des rues Robin Foucquet / Gabriel Péri aux rues Ernest Psichari / de la Croix Verte)
Afin de permettre un renouvellement urbain composant avec l'existant, la constructibilité est abordée sur la base de l'asymétrie entre les rives Est et Ouest du début de la séquence des faubourgs :
 - une continuité bâtie à l'Ouest qui est à préserver,
 - une discontinuité bâtie à l'Est, avec une disposition dans la géométrie d'un parcellaire non parallèle à la rue de Nantes. Il s'agit ici de conforter cette géométrie par une orientation oblique du bâti sur la rive Est reprenant l'orientation des grands ensembles d'immeubles collectifs au sud au sein de la séquence "ville parc".
- 5. La ville parc (des rues Ernest Psichari / de la Croix Verte à la rue Boberil / limite sud de la rue de Nantes)
L'orientation du bâti préserve une forme de dilatation, le principe étant analogue de part et d'autre de la rue de Nantes, avec des différences sensibles liées aux emprises foncières et à la topographie. La disposition des bâtiments vise à renforcer le lien avec les grands équipements et le parc de Bréquigny.

2/ Traitement des lisières

Sans objet.

3/ Qualité environnementale et prévention des risques

Implantation des espaces libres, leur nature et leur rôle environnemental : ménager des connexions des cœurs d'îlots végétales vers la rue de faubourg afin de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain et éviter l'effet "canyon" de la rue. Accompagner ce dispositif par la création d'alignement et de plantation d'arbre sur l'espace public.

Qualité des constructions : Préserver et mettre en valeur le patrimoine historique qualifiant le faubourg. Les nouveaux programmes devront révéler ce patrimoine comme éléments de la composition des projets.

Risques : Zone de vigilance Air/bruit dans une emprise de 100 m de part et d'autre de la rocade.

Servitude : Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques (PT1) et servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2). Servitudes aéronautiques de dégagement (T4 - T5).

4/ Mobilité

Accès automobile : Requalifier l'espace accordé à la voiture en réduisant son impact au profit des modes alternatifs de déplacement. Faire coexister de manière apaisée les différents modes de transport par une requalification de l'espace public.

Desserte en transports collectifs : Amélioration de la circulation des bus qui empruntent le linéaire sur sa totalité de la rue en développant un axe prioritaire bus permettant d'accroître la performance des transports collectifs.

Desserte pour les modes actifs : Améliorer les circulations des cycles via le schéma directeur vélo s'articulant sur le Réseau Express Vélo : des voies qualitatives permettant une liaison efficace entre les principales communes de la métropole et le centre-ville de Rennes. Deux voies de ce réseau empruntent une grande partie du linéaire de la rue de Nantes : la liaison vers Chartres-de-Bretagne d'une part, et la liaison vers Saint-Jacques-de-la-Lande et Bruz d'autre part.

Stationnement : Sans objet.

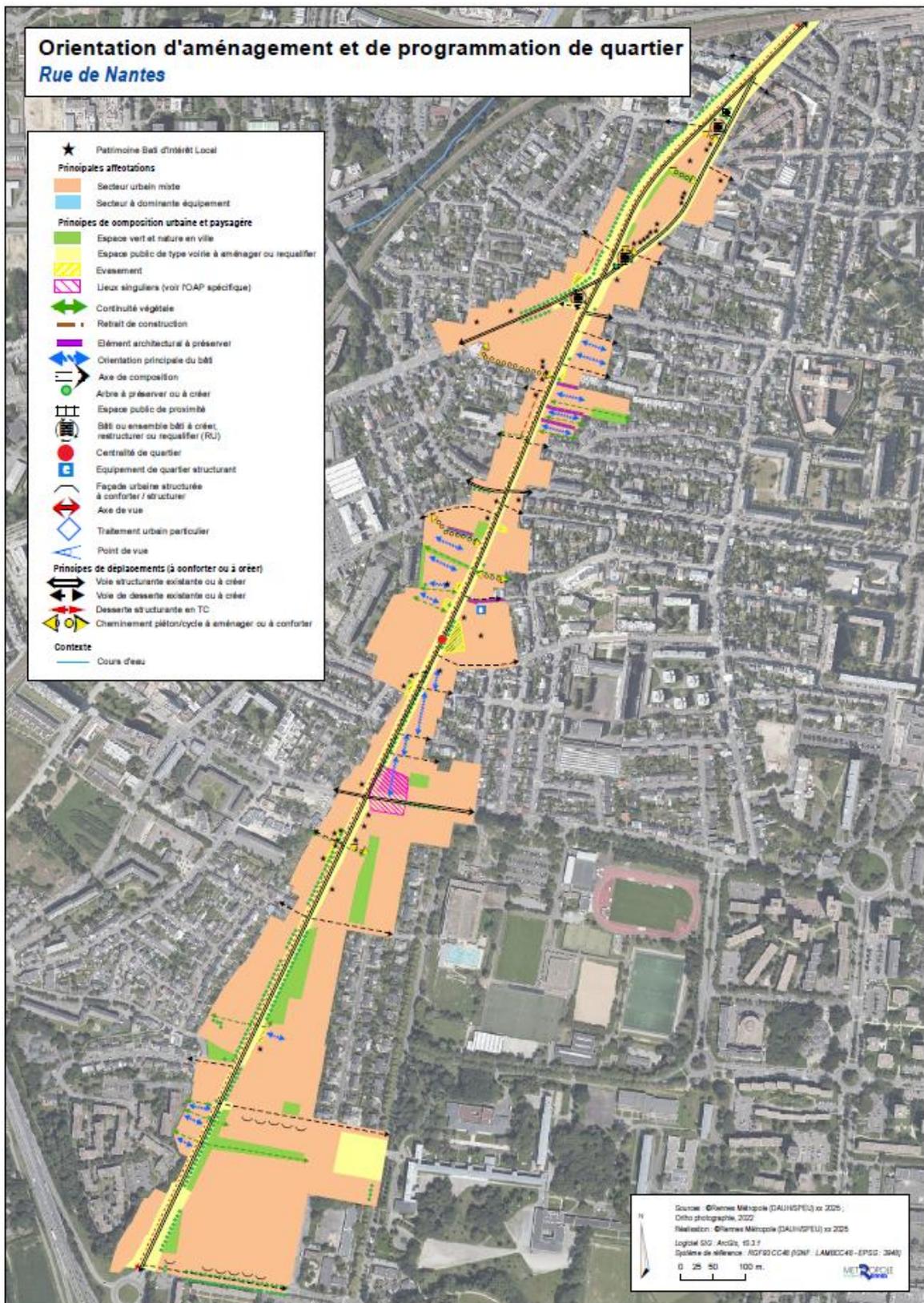


Condition de réalisation

Pas d'orientation particulière.

Échéancier prévisionnel de réalisation des équipements

Sur les zones U, les équipements publics nécessaires à la réalisation des projets (notamment de réseaux) seront renforcés ou complétés en tant que de besoin. L'aménagement des différents secteurs peut se réaliser dès 2024.





6. OAP "la Janais"

Cf. OAP Intercommunale