

VERS UN PARC HABITÉ

IMAGINER L'AVENIR DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN 2050

LE CAS DE LA ZONE DE SAINT SULPICE (RENNES)



Léa BOURHIS - Master Géomatique parcours SIGAT
Camel DANSOU - Master Economie et Management de la Mobilité Durable parcours EMMD
Tumai LESCAILLES - Master Urbanisme et Aménagement parcours MOUI
Liana RACHOEVA - Master ARCHI-MOUI
Antoine ROHEL - Master Urbanisme et Aménagement parcours AUDIT
Emma VIEL - Master Biodiversité, écologie, environnement parcours ERPUR
Coline VRAY - Master Urbanisme et Aménagement parcours ACT

SOMMAIRE

1 Diagnostic p 04

- 1.1 Mobilité
- 1.2 Economie
- 1.3 Environnement
- 1.4 Typo-morphologique

2 SWOT p 09

3 Enjeux p 10

4 Orientations p 11

5 Scénario p 12

- 5.1 Perspectives
- 5.2 Le projet

INTRODUCTION

Les Zones d'Activités Économiques (ZAE) ont été créées initialement pour regrouper en périphérie les activités économiques qui n'ont pas leur place en centre-ville, principalement parce qu'elles nécessitent de l'espace. Aujourd'hui, dans un contexte de raréfaction foncière, chaque mètre carré doit être optimisé, surtout dans les métropoles comme Rennes, où la pression foncière impose une planification rigoureuse.

Depuis la mise en place de la loi Climat et Résilience, qui intègre le principe de ZAN (Zéro Artificialisation Nette) de 2023, la zone d'activité économique n'est plus considérée comme un espace de consommation foncière, mais comme un gisement de renouvellement urbain et de transition écologique. Cela conduit à repenser la manière dont on envisage ces zones.

En ce qui concerne l'enjeu économique, il s'agira de se demander quelles seront les entreprises de demain à l'horizon 2050 et comment les accueillir, tout en intégrant des acteurs de l'économie sociale et solidaire pour renforcer la durabilité et la responsabilité de la zone

Ces réflexions s'inscrivent également dans un contexte de mutation du marché tertiaire. À l'échelle de la métropole rennaise, près de 220 000 m² de bureaux sont actuellement disponibles (Ouest-France, 2025), interrogeant l'avenir d'une partie des immeubles existants, notamment en périphérie.

Historique du site

La zone commerciale située au sud n'a pas connu de changements significatifs ces vingt-cinq dernières années (Fig. 2). Contrairement à elle, la partie tertiaire du nord du site s'est développée sur d'anciennes cultures et friches (Fig. 2). Aujourd'hui, elle semble s'essouffler, comme nous le verrons par la suite.

Dans ce contexte, la ZAE de Saint-Sulpice (Fig. 1), située au nord-est de Rennes, à proximité de Cesson-Sévigné, constitue un exemple de ces enjeux. Il s'agit d'une zone principalement tertiaire et vieillissante.

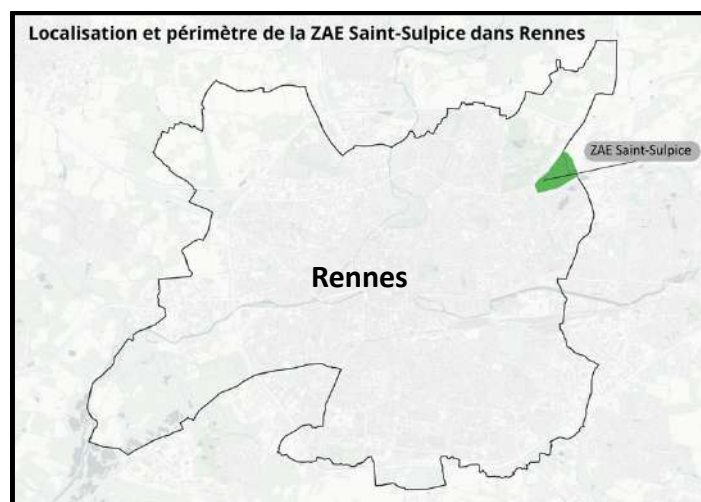


Figure 1 : Carte de localisation de la ZAE de Saint-Sulpice

La zone, historiquement pensée pour accueillir des bureaux accessibles en voiture, est aujourd'hui confrontée à des enjeux de transition écologique, de recomposition tertiaire et d'optimisation foncière.

Ainsi, la ZAE de Saint-Sulpice se trouve confrontée à des défis multiples : comment adapter des infrastructures vieillissantes à de nouveaux modes de travail et de mobilité, renforcer la qualité environnementale, tout en optimisant l'usage du foncier et en assurant une attractivité durable pour les entreprises de demain ?



Figure 2 : Photographies de l'évolution de la ZAE de Saint-Sulpice

1. Diagnostic

1.1 Mobilités

A. Un modèle de mobilité historiquement automobile

La ZAE Saint-Sulpice s'est développée selon un modèle tertiaire des années 1990–2000, fortement structuré autour de l'usage de la voiture individuelle. L'organisation viaire, la hiérarchisation peu lisible des circulations et la place prépondérante accordée au stationnement de surface traduisent une conception prioritairement automobile, aujourd'hui en décalage avec les objectifs métropolitains de réduction de la dépendance à la voiture (Rennes Métropole, PDU).

La voirie interne privilégie la desserte directe des parcelles, avec des accès multiples et peu structurés. Cette configuration favorise la circulation automobile mais limite la lisibilité des parcours pour les autres usagers. L'espace public est majoritairement minéral et imperméabilisé, ce qui renforce la perception d'un site fonctionnel mais peu qualitatif.

B. Une accessibilité multimodale encore insuffisamment valorisée

La zone bénéficie pourtant d'une desserte structurante en transports collectifs. La ligne C4 assure aujourd'hui la liaison entre Saint-Grégoire et Saint-Sulpice, et sera remplacée par le trambus T1, dont Saint-Sulpice constitue le terminus. Deux arrêts sont prévus à l'est et à l'ouest de la zone. Cela renforcera théoriquement son accessibilité métropolitaine (Rennes Métropole, PDU).

Cependant, cette desserte reste faiblement intégrée à l'organisation interne du site. Les cheminements entre les arrêts et les bâtiments sont peu lisibles, discontinus et peu qualitatifs. L'absence de centralité clairement identifiable limite l'effet structurant du transport collectif. La zone fonctionne davantage comme un espace d'arrivée automobile que comme un pôle connecté au réseau de transports en commun.

C. Des mobilités actives marginalisées

Les circulations piétonnes et cyclables apparaissent secondaires dans la conception actuelle du site. Les cheminements sont fragmentés, parfois peu sécurisés et insuffisamment hiérarchisés. La cohabitation entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés est peu organisée, générant un sentiment d'inconfort.

La fragmentation spatiale (clôtures, haies, parcelles autonomes) limite les traversées internes et renforce l'effet d'enclave. La transition entre l'axe principal et le cœur de la zone est peu qualitative : le passage d'un espace structuré pour la voiture à des cheminements piétons isolés accentue la discontinuité urbaine.

Cette configuration limite l'intégration de la ZAE aux quartiers environnants, notamment en direction des Gayeulles, et réduit son potentiel de connexion aux continuités piétonnes et cyclables métropolitaines.

D. Un stationnement structurant mais sous-optimisé

Le stationnement constitue un élément dominant du paysage de la ZAE. Majoritairement de surface, dispersé et fortement imperméabilisé, il participe à la faible qualité des espaces publics et aux phénomènes d'îlots de chaleur. Selon les données disponibles sur les zones d'activités métropolitaines, les surfaces imperméabilisées représentent une part significative du foncier (Rapport de l'AUDIAR).

Par ailleurs, plusieurs secteurs présentent un stationnement sous-utilisé, notamment en dehors des heures de bureau. Cette situation révèle une inadéquation entre l'offre existante et les évolutions des pratiques de travail (télétravail, flex office, mutualisation des bureaux). Le stationnement apparaît ainsi comme un facteur de rigidité spatiale mais également comme un potentiel levier de transformation.

E. Une mobilité peu adaptée aux évolutions économiques et fonctionnelles

La ZAE accueille environ 234 entreprises pour près de 3 862 emplois sur 12 hectares (Rapport de l'AUDIAR). Malgré cette densité, la zone souffre d'une perte d'attractivité liée à la concurrence d'autres quartiers d'affaires mieux desservis (Viasilva, Atalante, Eurorennes).

Le modèle actuel de mobilité, centré sur la voiture et la monofonctionnalité tertiaire, ne répond plus aux attentes contemporaines des entreprises et des salariés : accessibilité multimodale, qualité des espaces publics, proximité de services, adaptabilité des usages. Enfin, la faible prise en compte des temporalités constitue un facteur limitant. Le fonctionnement essentiellement diurne, combiné à l'absence de mixité fonctionnelle, génère une zone peu animée en soirée et le week-end. Toute évolution vers de nouveaux usages (logements, services, restauration) nécessitera une réflexion approfondie sur les flux induits, les nuisances et la cohabitation des mobilités.



Figure 3 : Cartographie des mobilités de la ZAE de Saint-sulpice

Saint-Sulpice ne souffre pas d'un déficit de desserte, mais d'un déficit d'organisation et de valorisation de ses mobilités.

Dans un contexte où le PDU de Rennes Métropole vise à réduire la part modale de la voiture et à renforcer les mobilités actives et collectives, la transformation de la mobilité constitue un levier central de requalification et d'attractivité du site (Rennes Métropole, PDU ; Rapport de l'AUDIAR).

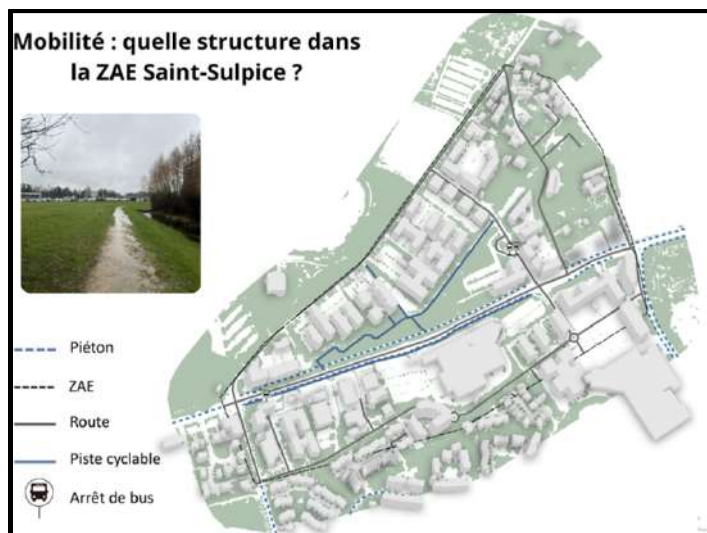


Figure 4 : Cartographie des mobilités de la ZAE de Saint-sulpice

La cartographie (Fig. 4) met en évidence une organisation de la mobilité fortement structurée par un axe est-ouest central, support principal des flux automobiles et des transports en commun. La future ligne de trambus T1 s'inscrit dans cette colonne vertébrale, confirmant son rôle stratégique dans la desserte métropolitaine du site.

Toutefois, la carte révèle également une faible porosité interne. Les bâtiments, majoritairement implantés en îlots fragmentés, sont entourés de stationnements et d'espaces résiduels, limitant les connexions transversales. Les continuités piétonnes apparaissent secondaires et peu structurées par rapport aux axes automobiles.

La répartition du bâti (principalement en R+2 à R+4) et la présence importante d'espaces végétalisés ou non bâtis montrent un potentiel de reconfiguration. La trame verte existante, bien que présente, reste peu connectée aux flux de mobilité et aux continuités vers les Gayeulles.

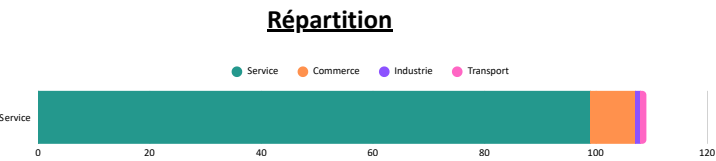
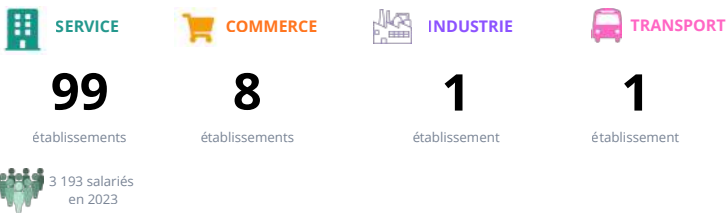
La localisation des arrêts de transport en commun en entrée et en sortie de zone souligne un enjeu central : la nécessité de renforcer les liaisons internes entre ces points d'accès et les différents pôles d'activités.

Ainsi, la carte met en évidence un paradoxe : une desserte structurante à l'échelle métropolitaine, mais une organisation interne peu lisible et peu hiérarchisée, ce qui limite l'efficacité globale du système de mobilité.

1.2 Economie

1. Structure économique de la zone

La ZAC de Saint-Sulpice constitue un pôle tertiaire majeur au nord-est de Rennes.



Cette structure confirme le positionnement stratégique de la zone comme espace dédié aux activités à forte valeur ajoutée et aux fonctions métropolitaines.

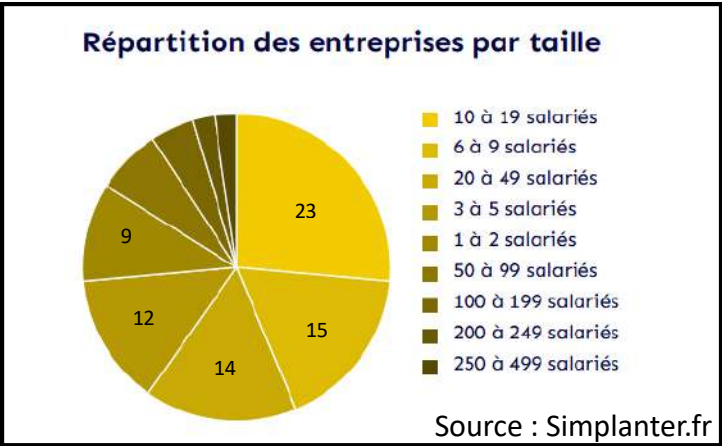


Figure 4 : Répartition des entreprises par taille dans la ZAE de Saint-sulpice

2. Typologie des entreprises et poids de l'emploi

Malgré la présence de grands groupes (Orange, Atos, Sopra Steria, Inetum, SFR, Mutuelle Générale, etc.), le tissu économique est majoritairement composé de petites entreprises (Fig. 4).

La majorité des établissements emploie entre 1 et 19 salariés (Fig. 4). Cela traduit un écosystème diversifié, mêlant sièges secondaires de grands groupes et PME spécialisées.

Les activités dominantes sont (Fig. 5):

- Activités spécialisées scientifiques et techniques
- Information et communication
- Immobilier
- Finance et assurance
- Santé et action sociale
- Services aux entreprises

Cette diversité renforce la résilience économique du secteur.

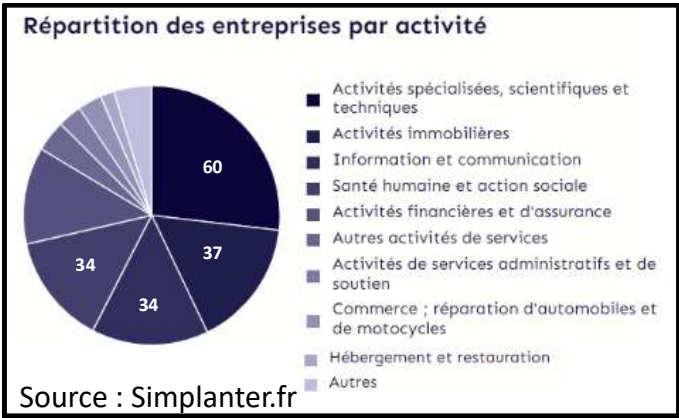


Figure 5 : Répartition des entreprises par activité dans la ZAE de Saint-sulpice

3. Polarité élargie : articulation avec la zone des Longs Champs

La zone intègre également la partie nord de la zone d'activités des Longs Champs. On y retrouve des établissements de services (Bretagne Développement Innovation, Aqualeha, Tourny Meyer, Hôtel Atalante Beaulieu) ainsi qu'un acteur commercial structurant : SCA Rennes.

Cette continuité spatiale consolide le rôle du secteur comme pôle économique secondaire à l'échelle métropolitaine.

1.3 Environnement

A- Occupation du sol et structure végétale

La ZAE de Saint-Sulpice présente 56% de surface imperméabilisée et 44% de surfaces végétalisées (AUDIAR, 2020).



A travers ce treemap, il est possible de comprendre que la diversité environnementale est faible dans la zone étudiée.

B- Espaces verts et fonctionnement écologique

Un espace vert principal en longueur est localisé le long du linéaire nord de la rue de Fougères (Fig. 6). Cet espace se prolonge au milieu par un axe perpendiculaire en direction du parc des Gayeulles et intègre une noue principale. Cet ensemble présente un potentiel écologique intéressant mais il apparaît peu exploité dans l'état actuel. La noue principale ne fait l'objet d'aucune valorisation spécifique, ni sur le plan écologique ni sur le plan paysager, bien que quelques aménagements légers, comme des pontons, soient présents sur la zone. Les pratiques d'entretien observées reposent majoritairement sur une tonte rase et homogène. Cela montre une gestion intensive des espaces verts. Ce mode de gestion favorise une homogénéisation des milieux et induit une faible diversité floristique et faunistique (Aggéri, 2010). A l'est de l'espace vert principal, le site présente des vestiges arborés issus d'un ancien verger. Cet élément constitue l'un des marqueurs paysagers singuliers au sein de la zone.

C- Contexte environnemental et réglementaire

Le site bénéficie d'un contexte territorial favorable. La zone d'activité longe le parc des Gayeulles (Fig. 6). C'est un espace naturel de près de 100 hectares et est considéré comme l'un des poumons verts de la ville de Rennes. Le parc est composé de boisements, de prairies et de plusieurs étangs. L'étang sud des Gayeulles est situé à proximité directe de la zone d'activité. Néanmoins, cette proximité immédiate n'est actuellement que très peu exploitée et les continuités écologiques entre le parc des Gayeulles et la zone d'activité demeurent limitées.

Le contexte hydrologique local est également marqué par la présence de plusieurs autres plans d'eau à proximité (Fig. 6). Au sud de la zone d'activité, deux étangs sont situés au niveau des Long Champs, tandis qu'un autre plan d'eau est localisé à l'est de la zone d'activité.

Le secteur nord-est de la zone d'activité présente un tissu plus résidentiel qui est caractérisé par la présence d'espaces verts privés.

Par ailleurs, le site est concerné par plusieurs dispositifs réglementaires. Cela montre des espaces d'intérêt paysager ou écologique et des espaces boisés classés (EBC) (Rennes Métropole, PLUi). Les espaces d'intérêt paysager ou écologique sont localisés au niveau du grand espace vert le long de la rue de Fougères et l'EBC est quant à lui situé dans la zone résidentielle privée.

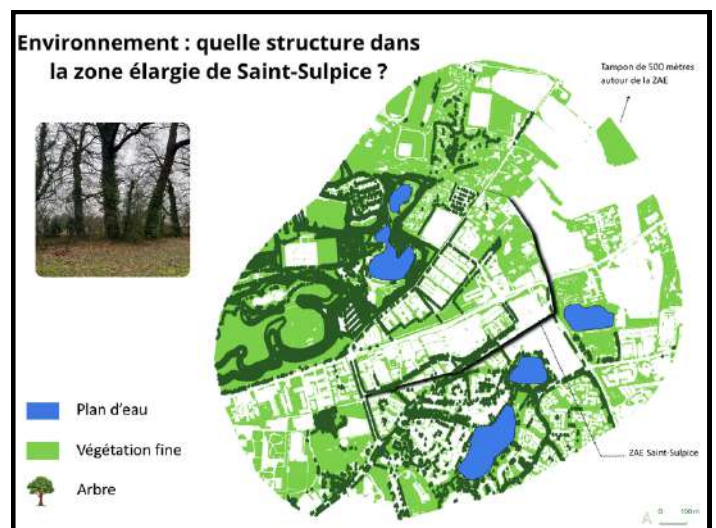


Figure 6 : Cartographie des principales composantes paysagères de la ZAE de Saint-Sulpice

1.4 Typo-Morphologique

A- Profil fonctionnel de la zone d'activités

Le secteur étudié s'inscrit aujourd'hui dans une zone d'activités à dominante tertiaire, caractérisée par une forte concentration de surfaces de bureaux, principalement localisées du côté des Gayeulles.

Le tissu bâti est composé en grande partie d'immeubles de bureaux de gabarit intermédiaire, généralement en R+2 ou R+3 qui accueillent des plateaux tertiaires standardisés (Fig. 7).



Figure 7 : Cartographie de la hauteur des bâtiments (en m) de la ZAE de Saint-sulpice

Une part de ces surfaces est aujourd'hui proposée à la location ou à la vente. Cela révèle une certaine fragilité du modèle économique du parc tertiaire existant et interrogeant son adéquation aux évolutions contemporaines du travail et des usages.

De l'autre côté de l'axe routier structurant se développe une frange commerciale et de services. Dans celui-ci on trouve notamment des activités de restauration, des commerces de moyenne surface et des équipements liés à l'automobile. Cette polarité, bien que visible et accessible depuis les grands axes, demeure quantitativement et fonctionnellement secondaire par rapport au pôle tertiaire. Elle ne constitue pas une véritable centralité urbaine mixte, mais plutôt un liseré commercial périphérique.

L'ensemble du secteur peut ainsi être qualifié de zone d'activités principalement tertiaire, marquée par une faible mixité fonctionnelle et une forte spécialisation des usages, ce qui contribue à une monofonctionnalité prononcée et à des temporalités d'occupation limitées aux heures ouvrées.

B – Organisation spatiale et logiques de fonctionnement

L'organisation spatiale du site est fortement structurée par l'axe routier principal, qui assure l'accessibilité à l'échelle métropolitaine. Toutefois, à l'échelle locale, cette infrastructure constitue une coupure urbaine majeure entre le pôle tertiaire et la frange commerciale. Cette discontinuité se traduit par une faible lisibilité urbaine, des continuités piétonnes et cyclables limitées et des difficultés de franchissement. Le secteur fonctionne ainsi davantage comme un assemblage de pôles monofonctionnels reliés par la voiture que comme un véritable quartier urbain cohérent.

C- Morphologie urbaine, formes bâties et espaces publics

Le tissu urbain est structuré par une trame viaire pensée pour l'automobile, avec de grands îlots et des bâtiments bas, implantés en retrait. Cette organisation privilégie les objets bâtis autonomes et laisse une large place aux stationnements et aux infrastructures routières.

Elle engendre une faible lisibilité de l'espace public à l'échelle piétonne et une densité bâtie limitée, malgré la proximité du parc des Gayeulles. Les nombreux vides fonctionnels et les continuités paysagères peu lisibles renforcent ce manque de qualité urbaine.

Afin de conclure notre diagnostic, nous avons analysé la zone sous le prisme d'un SWOT. Celui-ci met en exergue ses atouts et faiblesses, mais aussi des opportunités ainsi que ses menaces, portant la ZAE vers son futur.

2. SWOT

A. Un fonctionnement spatial et urbain contrasté

Les points que nous avons pu relever dans la première partie du diagnostic ont souligné la question de l'espace, enjeux très présents dans la zone. En effet, on remarque la forte présence d'espaces inoccupés et de la végétation. Cela s'applique sur une vision plane à l'échelle du sol mais aussi en termes de hauteur avec des bâtiments ne dépassant pas le R+4. Finalement, la zone se voit dotée de qualités attractives par sa desserte de transports en commun (lignes de bus dont le C4 et métro ligne B) ainsi que ses loyers qui restent abordables malgré la localisation.

S'ensuit pour autant des caractéristiques non négligeables à prendre en compte, notamment en termes de mobilités et d'économie. On a pu relever sur place l'omniprésence de la voiture avec un axe important traversant la zone. De plus, la place des parkings est significative. De ce fait, la mobilité piétonne est plus ardue et crée des conflits d'usages, cette zone n'étant pas aménagée pour les piétons (bien qu'elle le soit pour les cyclistes). Cette forte présence du trafic routier crée, en addition à celle initiale que pourrait avoir la zone, de fortes nuisances sonores. La zone ne bénéficie pas d'une attractivité en direction d'entreprises innovantes et souffre de sa monofonctionnalité tertiaire sur un espace général peu dense et fortement fragmenté.

B. Des fragilités actuelles à un potentiel de recomposition et de densification

Ainsi l'évolution de la zone pourrait selon ces caractéristiques initiales tendre à de nouvelles problématiques en partant de l'existant ou de ce qu'il est possible d'envisager. Premièrement, du fait des

qualités citées précédemment de la ZAE, les logements qui pourraient s'y intégrer risqueraient de subir une forte hausse des loyers.

Egalement, de par sa monofonctionnalité, elle est plus favorable à subir la concurrence d'autres zones plus récentes et plus diversifiées en termes de services et d'équipement. Cette présence majoritaire du tertiaire augmente, au-delà du risque de concurrence, le risque d'une augmentation ou du prolongement de vacances des locaux, en cas d'absence d'un projet structurant alimentant la zone. Le fait d'aménager la zone en diversifiant ses usages avec l'intégration de logements par exemple, pose la question d'un potentiel risque de conflit d'usages entre les logements et les bureaux (cas de copropriété). L'évolution de ces espaces dans leurs usages impliquent de nouvelles problématiques, une éventualité concernant la pollution lumineuse serait qu'un quartier plus vivant se voit être plus éclairé de nuit, hors ces espaces en dépit de leur implantation urbaine se trouvent en frontière d'espaces verts.

Malgré tout, cette ZAE possède un potentiel de développement important. Ce développement est incarné par la possibilité laissée avec la fragmentation de l'espace, de densifier la zone. La question des espaces est primordiale ici car la richesse de surface qu'offre la quantité certaine des zones de stationnements, les espaces inter-bâti inexploités ainsi que les larges espaces verts, permettent à la zone d'être, à horizon moyen voire long, d'être réorganisée, afin de créer plus de cohérence spatiale, dans son tissu tertiaire, modale et naturel, avec une continuité écologiques créée en lien avec le parc des Gayeulles et de Longs-Champs. De plus, la présence importante de locaux tertiaires malgré les menaces que cela constitue, permet d'envisager l'intensification des usages en dehors des temps d'occupation des locaux, favorisé grâce à une desserte renforcée par l'arrivée des lignes de Trambus (T1).

3. Enjeux

A. Optimiser et transformer le foncier : vers des usages mixtes et réversibles

S'agissant de l'optimisation de l'espace, l'un des enjeux majeurs consiste à identifier et requalifier les espaces délaissés ou résiduels afin de leur attribuer de nouveaux usages. Les zones d'activités, historiquement conçues selon une logique monofonctionnelle, pourraient aujourd'hui accueillir une plus grande diversité de fonctions selon les contextes.

Les bureaux constituent des espaces susceptibles d'évoluer vers des usages mixtes, comme l'accueil de logements ou d'activités complémentaires, d'autant plus que des commerces alimentaires, écoles, activités de loisirs et parcs sont déjà présents à proximité. Cette perspective suppose de penser des bâtiments plus modulables et réversibles.

Toutefois, cette diversification des usages nécessite de prendre en compte les externalités négatives potentielles. La cohabitation entre fonctions productives et résidentielles pose notamment la question des temporalités (travail/logement), susceptibles de générer des nuisances sonores.

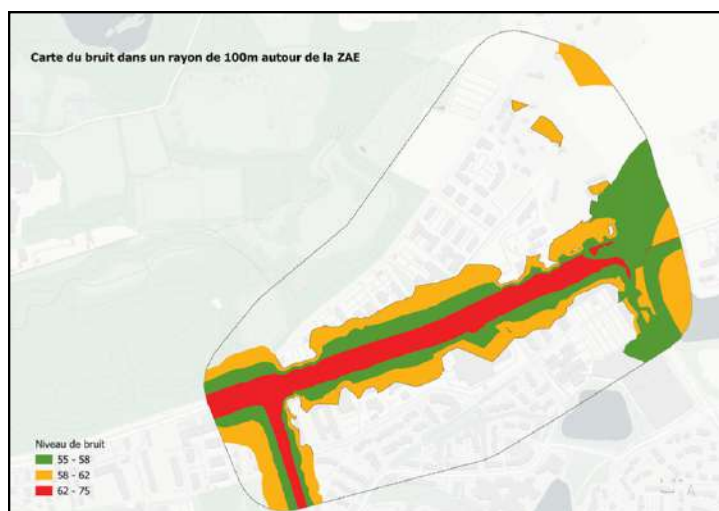


Figure 8 : Etat actuel du niveau de bruit

B. Repenser les mobilités : vers un quartier plus accessible et apaisé

Les mobilités constituent un enjeu central pour faire de ce quartier périphérique un espace pleinement intégré au reste de la ville. Dans une perspective à l'horizon 2050, le projet s'inscrit dans une réduction de la place de la voiture, tant en termes de vitesse que de volumes de circulation, au profit d'un renforcement des mobilités douces.

Le nombre de places de stationnement pourrait se voir réduit et leur usage mutualisé entre les différents usagers de la zone, tout en maintenant des cheminements dédiés pour l'accès aux parkings. Par ailleurs, la piétonnisation de Saint-Sulpice Nord, notamment par la création de venelles, permettrait de renforcer les cheminements doux. L'arrivée du trambus, avec une fréquence de passage accrue, constitue également un levier majeur pour réduire la dépendance à la voiture et améliorer l'accessibilité du site en transports en commun.

C. Trame écologique et paysage comme supports du projet

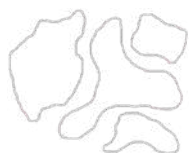
Le projet vise à renforcer les continuités écologiques à l'échelle du territoire afin de préserver et favoriser la biodiversité, notamment par la renaturation des noues, à la fois pour valoriser les espaces, protéger les espèces et limiter les risques d'inondation. Une gestion différenciée des espaces verts permettra de trouver un équilibre entre urbanisation et nature. Des dispositifs d'éclairage adaptés, moins perturbants pour la faune, pourront également être intégrés afin d'assurer la sécurité tout en respectant les milieux naturels.

Au-delà de ces enjeux écologiques, le paysage constitue un levier structurant du projet. Il s'agit de passer d'un espace fragmenté à un véritable support de qualité de vie et d'usages. Les espaces verts ont vocation à être requalifiés en une trame paysagère continue qui permet d'articuler les différentes polarités du site tout en assurant une meilleure connexion avec les grands ensembles paysagers environnants. Cette trame pourra s'appuyer sur les noues, les alignements arborés et les cœurs d'îlots pour structurer les cheminements piétons et cyclables et améliorer le confort d'usage.

4. Orientations

A partir du diagnostic, nous avons orienté notre réflexion autour de trois verbes d'action qui structurent l'intention de projet : **renouer**, **adapter** et **rassembler**. Ces verbes expriment les principaux leviers de transformation de la ZAE de Saint-Sulpice à l'horizon 2050 et structurent la démarche de projet.

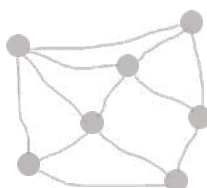
Renouer



Le verbe renouer exprime la volonté de rétablir des continuités, à la fois écologiques et urbaines, entre les Gayeulles au nord et les Longs-Champs au sud. Sur le plan des mobilités, le diagnostic met en évidence une prédominance des déplacements automobiles, ce qui souligne la nécessité de recréer des continuités piétonnes et cyclables et de requalifier l'espace public.

Renouer renvoie également à l'idée de reconnecter l'existant avec les différentes composantes du quartier, afin de limiter les situations de fragmentation et de renforcer la cohérence d'ensemble du site.

Adapter



Le verbe adapter traduit la nécessité de faire évoluer l'existant face aux mutations rapides des modes de travail, des déplacements et, plus largement, des zones tertiaires. La structure actuelle de la ZAE, marquée par une forte spécialisation tertiaire au nord et par une forte dépendance à l'automobile, appelle à une transformation progressive des formes bâties et des usages.

Il s'agit notamment de faire évoluer le bâti existant vers des usages plus réversibles, d'introduire du logement et d'accompagner les nouveaux modes d'occupation d'espaces et de travail.

Rassembler



Le verbe rassembler renvoie à la recherche d'une plus grande cohérence urbaine et à la volonté de renforcer la mutualisation des espaces, des ressources et des équipements. Il s'agit de favoriser l'émergence d'une logique de « mini-quartier », en structurant des espaces collectifs et partagés capables de créer du lien entre les différents usagers du site.

Cette approche passe notamment par la mutualisation du stationnement, des espaces extérieurs et de certains équipements, afin d'optimiser les usages, de rationaliser les surfaces et de renforcer la qualité du cadre de vie.

5. Scénario

5.1 Prospectives

I. Les perspectives d'évolution du site

Les perspectives d'évolution de la ZAC de Saint-Sulpice s'inscrivent dans une dynamique de transformation progressive du modèle traditionnel de zone d'activités vers un quartier économique plus intégré, durable et connecté au reste du territoire métropolitain.

A. Vers un quartier d'activités plus durable

Réduire la dépendance automobile

Favoriser les dépendances actives

Développer les transports collectifs

Réduire les émissions de GES

Améliorer la qualité de l'air

B. Renforcement de l'intégration urbaine

La ZAC a historiquement été pensée comme un espace fonctionnel d'emplois relativement autonome. Les perspectives actuelles visent au contraire à renforcer son intégration avec les quartiers environnants, notamment les Gayeulles et les Longs Champs.

L'enjeu est de transformer un espace perçu comme monofonctionnel en un territoire connecté, traversable et intégré au tissu urbain. Cette continuité spatiale et fonctionnelle permettrait de désenclaver partiellement la zone et d'améliorer son accessibilité locale.

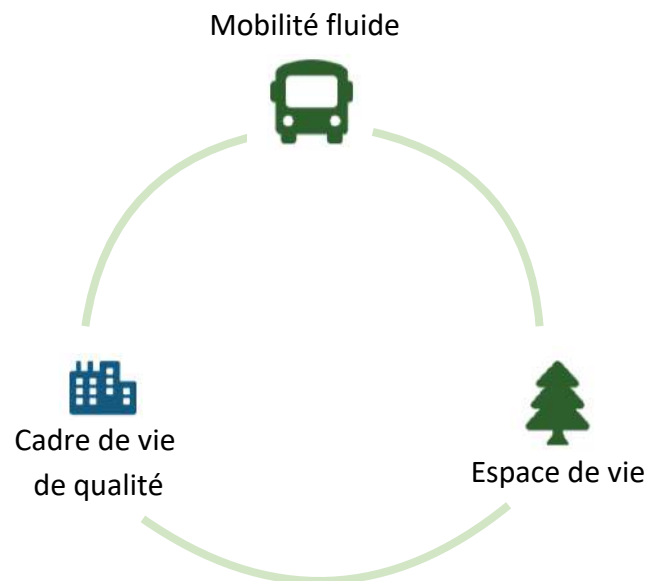
C. Optimisation et sobriété foncière

Dans un contexte de limitation de l'artificialisation des sols, une autre perspective stratégique consiste à densifier le site plutôt qu'à l'étendre.

La possibilité de rehausser certains bâtiments traduit une volonté d'optimiser le foncier existant, d'accueillir de nouvelles activités sans consommer de nouvelles surfaces et de renforcer la compacité urbaine.

Cette orientation répond aux principes de ville durable et de maîtrise de l'étalement urbain.

D. Amélioration de l'attractivité économique



E. Vers une gouvernance multi-acteurs

1. Une coordination multi-acteurs et partenariale

La transformation d'une zone d'activités en quartier économique intégré nécessite une coordination entre plusieurs acteurs :

- La sphère publique : Rennes Métropole (aménagement, mobilités) et la ville de Rennes assurent la direction politique et technique.
- Les experts du projet : urbanistes, architectes, promoteurs et gestionnaires fonciers transforment la vision en réalité opérationnelle.

- Les acteurs de terrain : entreprises implantées, salariés et riverains sont les premiers concernés par les nouveaux usages du site.

2. L'inscription dans les documents de planification

Cette gouvernance s'exerce dans un cadre réglementaire strict. La transformation du site doit s'aligner sur les grandes orientations métropolitaines et nationales :



CONFORMITÉ LOCALE

PLUi - Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

PDM - Plan de Mobilité



IMPÉRATIF ECOLOGIQUE

ZAN - Zéro Artificialisation Nette

Loi Climat et Résilience (2021)

3. Participation et enjeux d'acceptabilité

Enfin, la gouvernance ne peut être descendante. La pérennité des transformations dépend de leur acceptation par les usagers, particulièrement sur les points de friction potentiels :

- La mutualisation des parkings qui bouscule la propriété foncière classique.
- La réduction de la place de la voiture qui nécessite une modification profonde des habitudes de déplacement. Conformément au Code de l'urbanisme, des dispositifs de concertation sont essentiels pour transformer ces contraintes en opportunités partagées.

II. Les projets opérationnels en cours d'élaboration

Les projets constituent la traduction concrète des perspectives stratégiques précédemment évoquées. Ils sont actuellement en phase de conception par les équipes d'architecture et d'urbanisme.

A. Reconfiguration des voiries et des mobilités

Plusieurs aménagements sont envisagés afin de rééquilibrer l'espace public :



PIÉTONISER

Voie secondaire

- Sécuriser
- Confort des déplacements



AGRANDIR

Route de Fougères

- Circulation plus fluide
- Sécuriser



RÉORGANISER

Hiérarchisation

- Hiérarchiser les flux
- Voiture, vélo, piéton

Ces aménagements visent à améliorer la sécurité, réduire les conflits d'usage et encourager le report modal.

Des projets de requalification de l'espace public, à l'image de ceux menés à Grenoble (Fig. 9), inspirent ces choix en illustrant l'efficacité d'une approche intégrée des aménagements paysagers, centrée sur les usagers.



Figure 9 : Illustration d'un des scénarios proposés à Grenoble pour combiner espaces verts et espaces publics

B. Création de continuités territoriales

Le projet prévoit également le renforcement des liaisons avec les quartiers voisins.

La création d'une continuité avec les Gayeulles et les Longs Champs permettra de faciliter les déplacements quotidiens, d'améliorer la transversalité du site et de l'intégrer davantage dans la trame urbaine et paysagère environnante.

C. Densification et évolution morphologique

Comme cité précédemment, l'un des projets structurants concerne la possibilité de rehausser certains bâtiments existants.

À l'image du projet Part-Dieu à Lyon (Fig. 10), la surélévation apparaît comme une solution efficace pour densifier le bâti existant tout en réorganisant et valorisant les espaces publics.



Figure 10 : Exemple de surélévation inspiré du projet Part-Dieu à Lyon

D. Mutualisation des stationnements

Pour cette partie, l'objectif étant de réduire les surfaces imperméabilisées en optimisant les parkings privés, il est possible de prendre appui sur le projet parking relais Mermoz en silo. Ce dernier a une capacité de 366 places à Bordeaux (Fig.11)

Le projet parking relais en silo permettra une fluidité dans la ville afin d'encourager les modes de transports plus respectueux de l'environnement.



Figure 11 : Exemple de parking relais en silo inspiré du projet Mermoz de la ville de Haillan

E. Stratégie de mise en œuvre : une gouvernance temporelle et évolutive

La transformation de la ZAC Saint-Sulpice ne peut se limiter à une intervention architecturale ; elle nécessite un pilotage politique, technique et citoyenne qui s'étale sur le temps long. Cette stratégie de gouvernance s'articule autour d'une frise chronologique en quatre étapes clés, garantissant le passage d'une zone d'activités classique à un quartier économique intégré.

1. La phase de structuration

L'enjeu prioritaire est de créer le cadre légal et décisionnel. La mise en place d'un Comité de Pilotage (COPIL) permet de réunir les décideurs, dans notre cas des acteurs publique (élus de Rennes Métropole et de la Ville de Rennes) et du comité de pilotage technique (COTECH) composé des techniciens (responsable service techniques voirie, urbanisme, eau) et des prestataires (aménageur cabinet d'étude) des concessionnaires réseaux (Enedis) et des conseillers technique (CCI). Cette phase est cruciale pour assurer la mise en compatibilité du PLUi et vérifié si les demandes de la commande ont bien été prise en compte, sans laquelle aucune transformation profonde (densification, mixité d'usages) ne serait réglementairement possible.

2. Le temps de l'adhésion

Une gouvernance efficace repose sur l'acceptabilité. Avant le début des travaux, une phase de concertation et de co-construction est indispensable. Il s'agit d'intégrer les entreprises déjà présentes et les riverains dans la réflexion. C'est à ce moment que se négocient les sujets sensibles : la transition vers les mobilités douces et le principe de mutualisation des parkings, qui demande de rompre avec l'habitude du stationnement privatif au pied de chaque bureau.

3. Le pilotage pré-opérationnel

Cela commence par la création d'une association Syndicale de Gestion composée des entreprises pionnières de Saint-Sulpice permettant de coordonner les chantiers tout en maintenant l'activité économique du site. La mission principale est ici d'orchestrer la transition : assurer que les nouvelles infrastructures de services et de transport soient livrées en cohérence avec les nouveaux bâtiments. Lors de cette étape le COTECH, on met en place différentes études comme l'étude d'impact environnemental "faune flore" pour assurer un corridor vers Gayeulles.

4. L'étude opérationnel et travaux

L'étape opérationnel comprend la conception urbaine et paysagère (découpage du parcellaire, plan de circulation, aménagement paysagère) puis la viabilisation des sols (terrassement, voirie, réseaux). Ensuite, le chantier commence avec la suppression du Garage Renault, la construction du parking à silo. Pour l'aspect environnement, on renature la zone.

4. La pérennisation et l'évaluation

Une fois le projet livré, la gouvernance mute vers une gestion de quartier. Une instance paritaire public-privé assure le suivi des usages. Cette étape est fondamentale pour l'amélioration continue : par le biais d'indicateurs (bilan carbone, flux de circulation, taux d'occupation des espaces mutualisés), la métropole peut ajuster sa stratégie pour garantir que Saint-Sulpice reste un pôle économique attractif, durable et vivant.

Cette approche chronologique démontre que le projet n'est pas "figé", mais qu'il s'adapte aux réalités du terrain et aux retours des usagers à chaque étape (schéma démonstratif à la page suivante).

Cette approche chronologique démontre que le projet n'est pas "figé", mais qu'il s'adapte aux réalités du terrain et aux retours des usagers à chaque étape (schéma démonstratif à la page suivante).

5. Scénario

5.2 Le projet

Le projet se construit autour d'une ambition claire : transformer un site fragmenté et monofonctionnel en un véritable morceau de ville, animé, mixte et connecté à son environnement. À travers la diversification des usages, la renaturation des espaces, la densification ciblée et la priorité donnée aux mobilités douces, chaque intervention contribue à réinventer la relation entre les bâtiments, la voirie, le paysage et les usagers, pour créer un lieu vivant, accessible et durable.



Figure 12 : Plan d'ensemble du projet finalisé de la ZAE de Saint-Sulpice

Principe général de l'aménagement

A. De la monofonctionnalité à un morceau de ville

Sur la partie gauche de la frange nord, là où le projet prévoit une surélévation, on propose d'implanter un programme mixte, associant tertiaire et résidentiel. L'idée n'est pas de rester sur un site à vocation uniquement tertiaire, mais au contraire de diversifier les usages pour redonner de la vie au lieu.

Concrètement, le rez-de-chaussée accueille des activités tertiaires (bureaux, services, espaces de travail, éventuellement des activités ouvertes au public), tandis que les étages supérieurs sont dédiés au logement.

Ce parti pris vise à créer une véritable mixité d'usages en combinant fonctions tertiaires et logements, afin d'éviter un secteur monofonctionnel et de réinventer le rôle du site en le transformant en un véritable morceau de ville, capable d'accueillir à la fois des activités et de l'habitat.

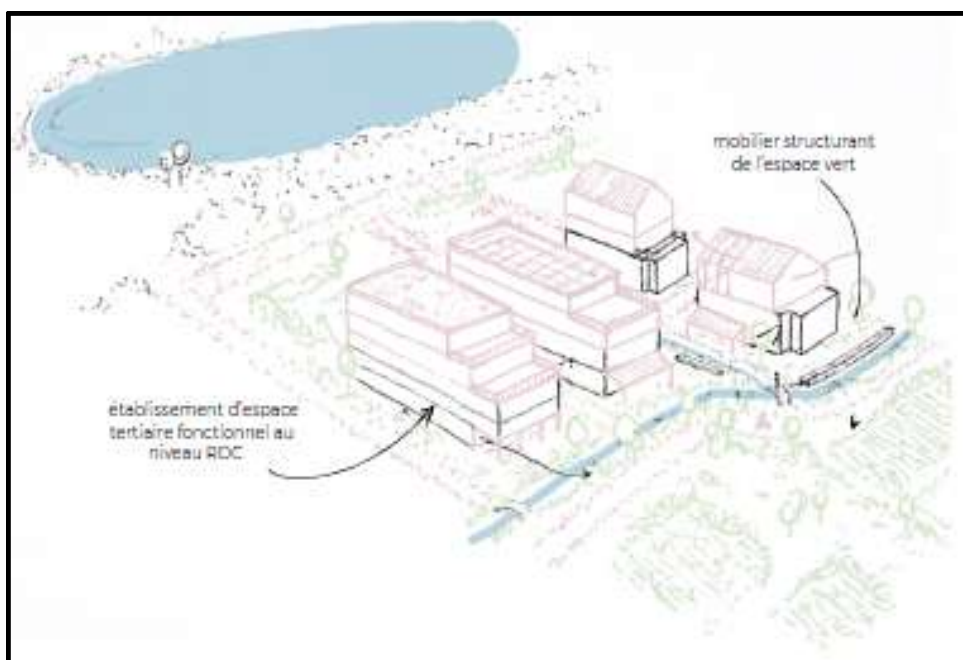


Figure 13 : Représentation de la surélévation et de la mixité envisagée

B. Recomposer le stationnement au profit du paysage

Le projet propose de repenser en profondeur les espaces de stationnement existants, aujourd'hui très majoritairement minéralisés, situés entre les bâtiments évoqués précédemment et le Parc des Gayeulles. Ces surfaces sont progressivement transformées en espaces renaturés, afin de prolonger et renforcer la dynamique d'élargissement du parc. Cette continuité paysagère permet de créer un véritable corridor vert, plus agréable pour les usagers et plus cohérent à l'échelle du site.

Cette transformation s'accompagne d'une réduction de la place accordée à la voiture au profit d'espaces plus qualitatifs : sols perméables, plantations, cheminements piétons et espaces de respiration. L'objectif est double : améliorer le cadre de vie et contribuer à un environnement plus sain, tout en luttant contre l'artificialisation excessive des sols.

Parallèlement, le stationnement est restructuré et centralisé sur deux pôles, avec des parkings conçus de manière perméable et mutualisée dont un parking silo. Cette organisation permet d'optimiser l'usage des surfaces, d'éviter la dispersion des voitures sur l'ensemble du site et de libérer des espaces aujourd'hui occupés par des parkings diffus. On gagne ainsi de la place pour le paysage, les usages et les continuités écologiques, tout en conservant une capacité de stationnement fonctionnelle et mieux intégrée au projet urbain.

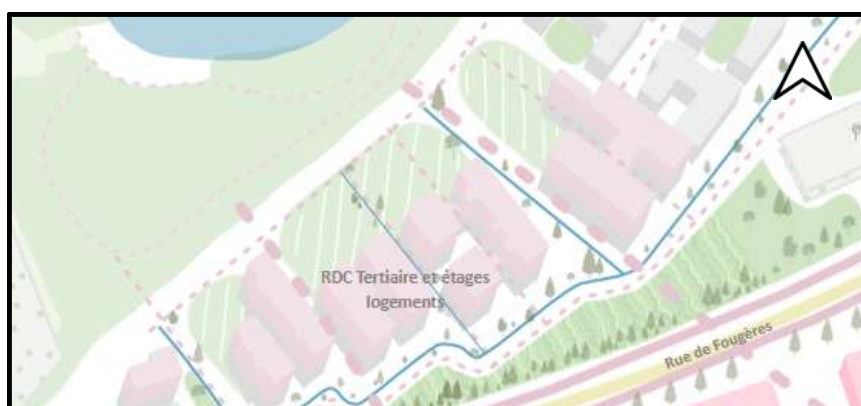


Figure 14 : Représentation de la renaturation des parkings

C. Densifier et requalifier la frange commerciale au sud de la Route de Fougères

Au sud de la Route de Fougères, le projet propose une densification et une requalification en profondeur de la frange commerciale, aujourd'hui très marquée par une logique routière et automobile. L'objectif est de transformer cette lisière en un véritable front urbain actif, plus lisible, plus qualitatif et mieux intégré à son environnement.

Cette évolution passe notamment par la suppression du garage Renault, qui libère une emprise foncière stratégique. Le site est alors recomposé selon une logique en deux niveaux :

- en partie basse, un espace renaturé est créé, jouant un rôle de transition paysagère, de respiration urbaine et de continuité écologique,
- en partie haute, une nouvelle frange commerciale est développée, plus compacte, plus lisible et mieux structurée le long de l'axe.

Cette frange commerciale est pensée comme un front bâti végétalisé, intégrant des plantations, des noues ou des dispositifs paysagers, afin de diminuer l'impact visuel et environnemental de la construction et d'améliorer le confort des usagers. On ne parle plus d'une simple succession de boîtes commerciales, mais d'un linéaire urbain habité par le paysage, qui participe à l'identité du site.

En parallèle, le projet prévoit un élargissement et une requalification des mobilités douces (cheminements piétons, pistes cyclables, traversées plus lisibles). Cette recomposition de l'espace public a un effet direct sur la Route de Fougères : elle apaise les circulations, crée un ralentissement des flux automobiles et redonne de la place aux autres usages. La route n'est plus seulement un axe de transit, mais devient un espace urbain partagé, plus sûr et plus agréable.

Au final, cette intervention permet à la fois de densifier intelligemment la frange commerciale, de renaturer des espaces aujourd'hui très artificialisés, et de transformer le rapport entre la ville, la route et les usagers, en passant d'une logique purement routière à une véritable séquence urbaine et paysagère.

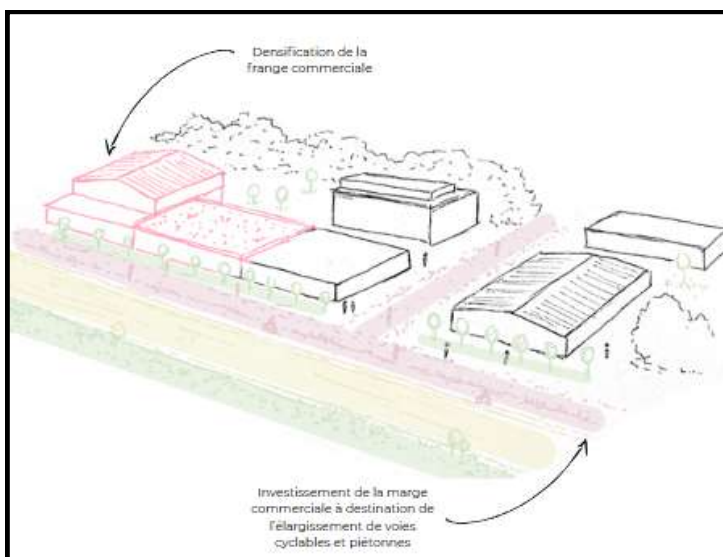


Figure 15 : Représentation du futur linéaire commercial

D. Piétonnisation de la rue longeant le Parc des Gayeulles

Le projet propose de fermer à la circulation automobile la rue qui longe le Parc des Gayeulles afin de la transformer en axe entièrement piéton. Cette piétonnisation permet avant tout de renforcer le lien entre le site et le parc, en supprimant une coupure aujourd'hui très marquée par la présence de la voiture et des flux de transit.

En requalifiant cet espace, la rue devient un véritable prolongement du parc : un lieu de promenade, de traversée douce et d'usages quotidiens, plus calme, plus sûr et plus agréable. La disparition du trafic automobile permet de réduire les nuisances sonores et la pollution, tout en offrant un cadre beaucoup plus qualitatif pour les piétons, les cyclistes et les riverains.

Cette transformation participe aussi à une réorganisation globale des mobilités sur le site. On passe d'une logique de circulation routière à une logique de déplacement apaisé, centrée sur les mobilités douces et les usages de proximité. L'espace libéré peut ainsi accueillir des aménagements paysagers, du mobilier urbain, des cheminements confortables et des lieux de pause, renforçant l'attractivité et l'appropriation du site par les usagers.

Enfin, cette piétonnisation contribue à valoriser la lisière du parc et à en faire une façade active et vivante, plutôt qu'un simple bord routier. Elle s'inscrit pleinement dans la volonté du projet de réduire la place de la voiture et de faire du paysage et des usages piétons un élément structurant de l'aménagement.

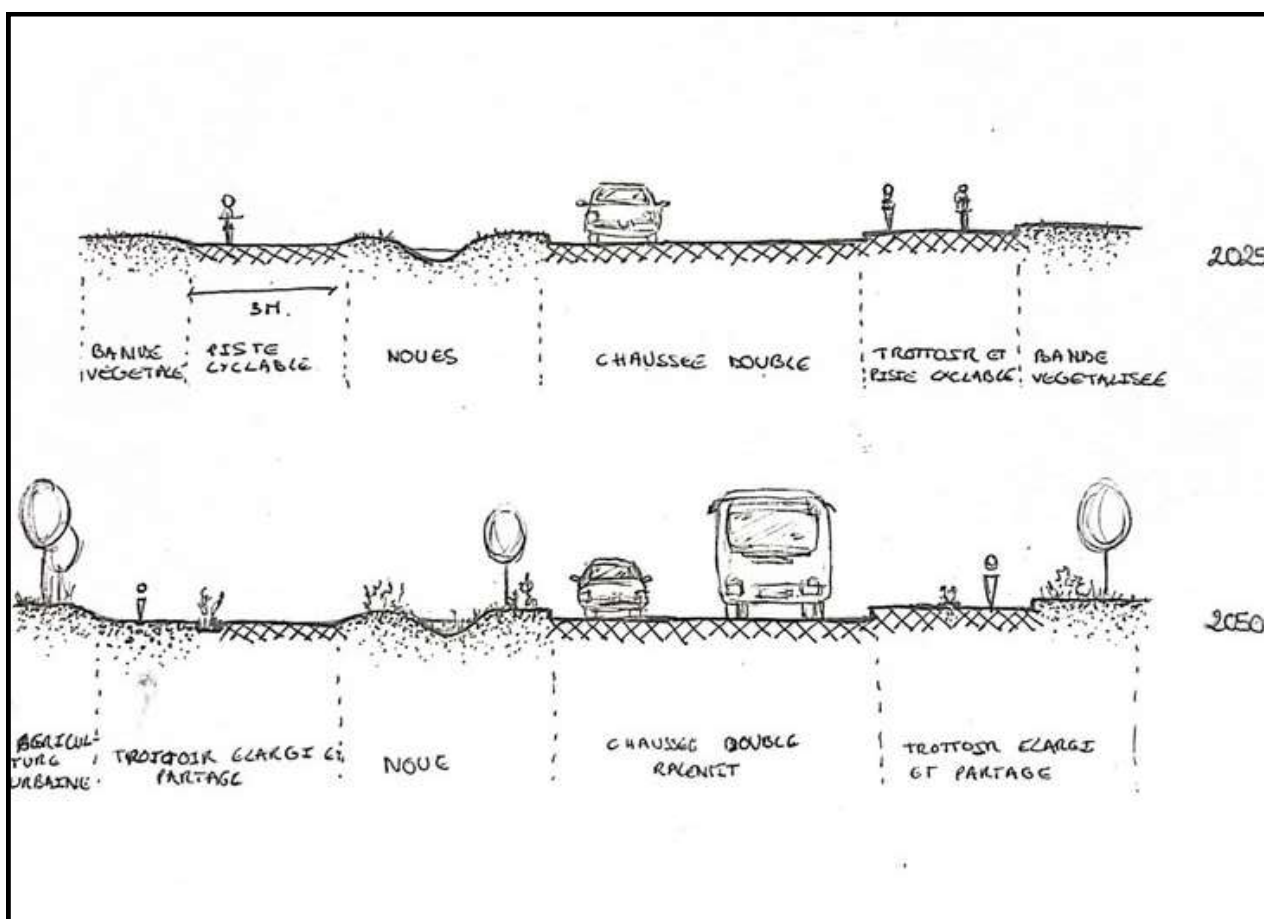


Figure 15 : Coupe représentant la configuration de la voirie prévue pour 2050

E. Continuités écologiques et perméabilité du site

La ZAE de Saint-Sulpice s'inscrit dans un contexte environnemental particulier, en position intermédiaire entre plusieurs réservoirs de biodiversité majeurs, notamment le parc des Gayeulles et le parc des Longchamps. Malgré cette localisation favorable, la zone fonctionne actuellement comme un espace largement fragmenté, limitant les échanges écologiques et les déplacements des espèces.

Le projet vise ainsi à renforcer les continuités écologiques entre ces différents espaces naturels. Cet enjeu répond à un double objectif : réduire la fragmentation des habitats et favoriser les dynamiques écologiques locales, tout en améliorant la perméabilité du site pour les mobilités douces. En effet, les discontinuités observées concernent à la fois les continuités écologiques et les cheminements piétons et cyclistes.

Le renforcement de ces continuités permet de soutenir les logiques de Trame Verte et Bleue portées à l'échelle de Rennes Métropole, tout en contribuant à la résilience écologique du site. Ces interventions participent également à l'amélioration du cadre de vie, en structurant des espaces plus lisibles, plus agréables et mieux connectés.

F. Introduction de haies multi-strates et renforcement écologique

Le projet propose également l'introduction de haies multi-strates, composées de strates herbacées, arbustives et arborées. Ces plantations seront positionnées au nord de la rue de Fougères (Fig. 17), le long de l'espace vert, afin de créer un effet de coupure avec la route, et au sud (Fig. 17) pour séparer la zone commerciale. Les haies participent à la structuration des espaces verts, améliorent la lisibilité paysagère et renforcent la trame écologique de la ZAE. Elles créent des corridors favorables à la biodiversité, offrant refuge, alimentation et sites de nidification pour de nombreuses espèces (Rolland, 2019). Ces interventions s'inscrivent dans une logique de continuités écologiques, reliant le maillage interne de la ZAE aux réservoirs de biodiversité voisins, notamment le parc des Gayeulles et le parc des Long Champs.

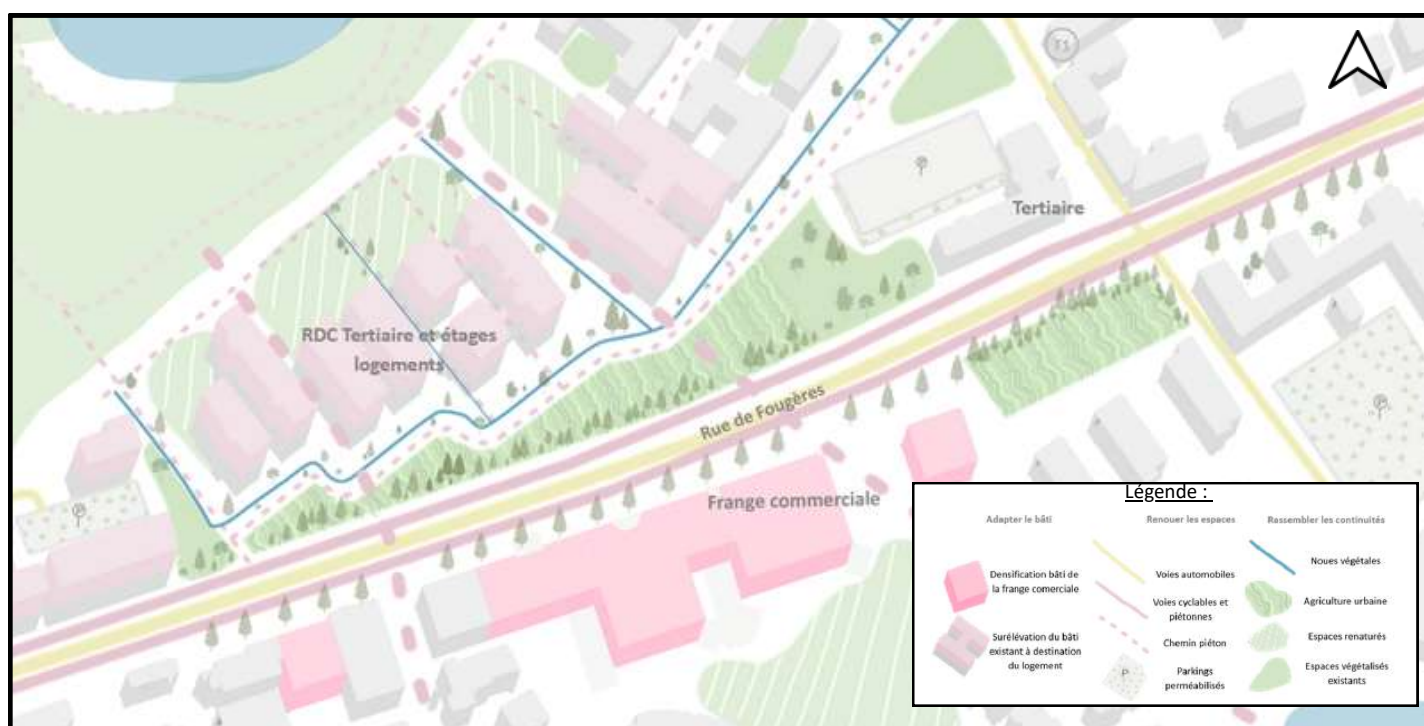


Figure 17 : Représentation de l'introduction des haies multi-strates sur le site de la ZAE de Saint-Sulpice

G. Gestion différenciée des espaces renaturés

Le projet prévoit la mise en place d'un plan de gestion différenciée appliqué aux espaces renaturés de la ZAE de Saint-Sulpice. Actuellement, ces espaces font l'objet d'une gestion intensive, caractérisée par des pelouses tondues de manière homogène et rase, induisant une forte homogénéisation des milieux.

La gestion différenciée consiste à adapter l'entretien de chaque parcelle en fonction de sa localisation, de ses usages et de ses caractéristiques écologiques (Aggéri, 2010). L'objectif est de transformer les espaces verts du site en véritables composantes écologiques, en conciliant objectifs environnementaux, sociaux et économiques. La gestion différenciée favorise la diversité floristique et faunistique et soutient les processus écologiques (Chollet et al., 2018 ; Manil & Chague, 2014). Elle permet également d'améliorer le cadre de vie et la qualité paysagère, tout en limitant l'intensité et les coûts des interventions humaines, renforçant ainsi la valeur fonctionnelle et durable des espaces verts dans la recomposition de la zone.

Concrètement, cette stratégie se traduira par une modulation des fréquences de fauche : les espaces liés aux cheminements et aux usages de passage conservent un entretien régulier, tandis que d'autres secteurs bénéficient d'une gestion plus extensive, favorable à la biodiversité.

H. Renforcement des mobilités douces : création de venelles

Le projet propose de renforcer la porosité du site par la création de venelles traversantes dédiées aux piétons et aux cyclistes. Actuellement, la partie tertiaire de la ZAE présente une organisation largement structurée par la voirie automobile, limitant les possibilités de traversée et rendant les cheminements doux peu lisibles et confortables. Cette configuration contribue à un fonctionnement fragmenté des espaces et à une faible accessibilité piétonne interne.

L'ajout de sept venelles traversantes (Fig. 18) vise ainsi à ouvrir le tissu de la zone, à faciliter les déplacements à pied et à vélo et à améliorer les continuités entre les différents secteurs environnants, notamment les Long Champs et le parc des Gayeulles. Ces nouvelles liaisons permettent de réintroduire une échelle plus adaptée aux mobilités actives, tout en améliorant la lisibilité et la praticabilité du site. Au-delà de leur rôle fonctionnel, ces venelles participent également à la requalification des espaces interstitiels, en transformant des zones résiduelles en véritables supports de circulation et d'usage.

I. Gestion alternative des eaux pluviales : renaturation et création de noues

Dans cette même logique de recomposition, le projet prévoit la renaturation et l'aménagement des noues déjà présentes sur le site, ainsi que le renforcement du réseau existant dans la partie nord de la ZAE. Bien que plusieurs noues soient actuellement implantées, leur rôle écologique et paysager demeure peu valorisé, et leur articulation avec les cheminements piétons reste limitée.

Une noue est un fossé peu profond et large, végétalisé, avec des rives en pente douce, qui recueille temporairement les eaux de ruissellement, permettant soit leur évacuation, soit leur infiltration afin de limiter la pression sur les réseaux conventionnels et de favoriser la reconstitution des nappes phréatiques (Chen, 2023). Cette technique alternative présente un faible coût d'aménagement, une consommation énergétique limitée et une empreinte écologique réduite par rapport aux dispositifs hydrauliques classiques.

La renaturation des noues existantes et l'ajout de deux nouvelles noues dans les espaces interstitiels des bâtiments tertiaires permettent à la fois d'améliorer la gestion des eaux pluviales et de renforcer les continuités écologiques locales (Fig. 18). Les quatre noues perpendiculaires au parc des Gayeulles, associées aux venelles, structurent ainsi des axes combinant fonctions hydrauliques, écologiques et de mobilité douce. Ces interventions contribuent à la fois à améliorer la gestion des eaux pluviales, à valoriser le paysage, à favoriser la biodiversité et à offrir des espaces de détente et de mobilité douce pour les usagers.

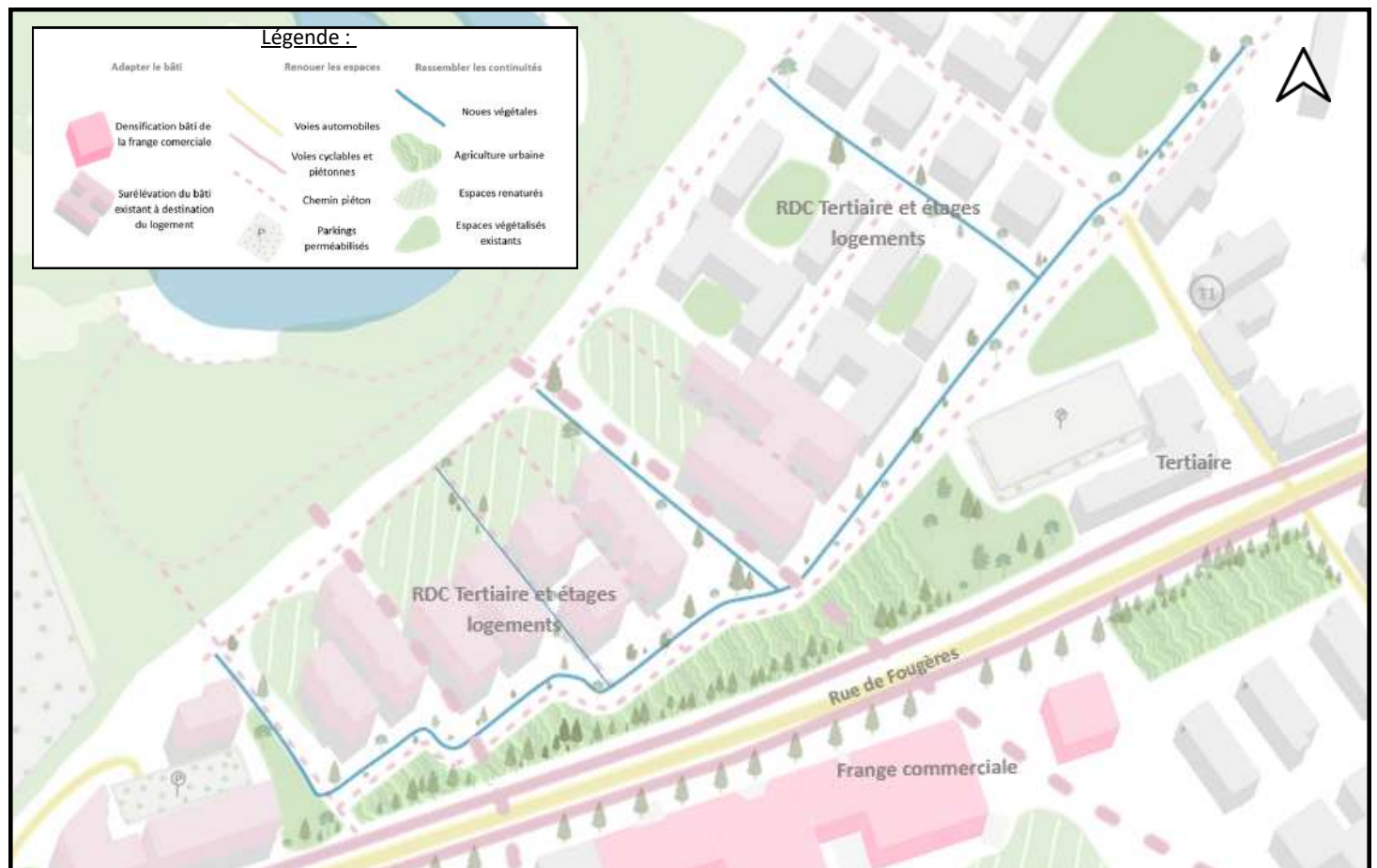


Figure 18 : Représentation des venelles et des noues

J. Valorisation des vestiges du verger et développement de l'agriculture urbaine

Les vestiges arborés issus de l'ancien verger constituent un élément paysager et identitaire singulier à l'échelle du site. Le projet propose de valoriser cet espace en l'aménageant comme un lieu de pause et de sociabilité, notamment par l'intégration de mobiliers légers (assises, bancs en bois, tables).

En complément, l'implantation d'un jardin partagé à proximité s'inscrit dans une logique de réintroduction d'usages liés à l'agriculture urbaine. Cette intervention permet à la fois de préserver la mémoire du site, de renforcer la qualité paysagère et d'introduire de nouvelles pratiques collectives au sein de la zone d'activités.

En améliorant la lisibilité et le confort d'usage de cet espace, celui-ci peut devenir un support de pratiques quotidiennes (pause déjeuner, rencontres, temps de détente), tout en constituant un lieu d'appropriation autour de pratiques partagées. Ces aménagements participent ainsi à la diversification des usages, au renforcement du cadre de vie et à la redynamisation de la ZAE.

K. Mobilisation de la cinquième façade : toitures végétalisées et production solaire

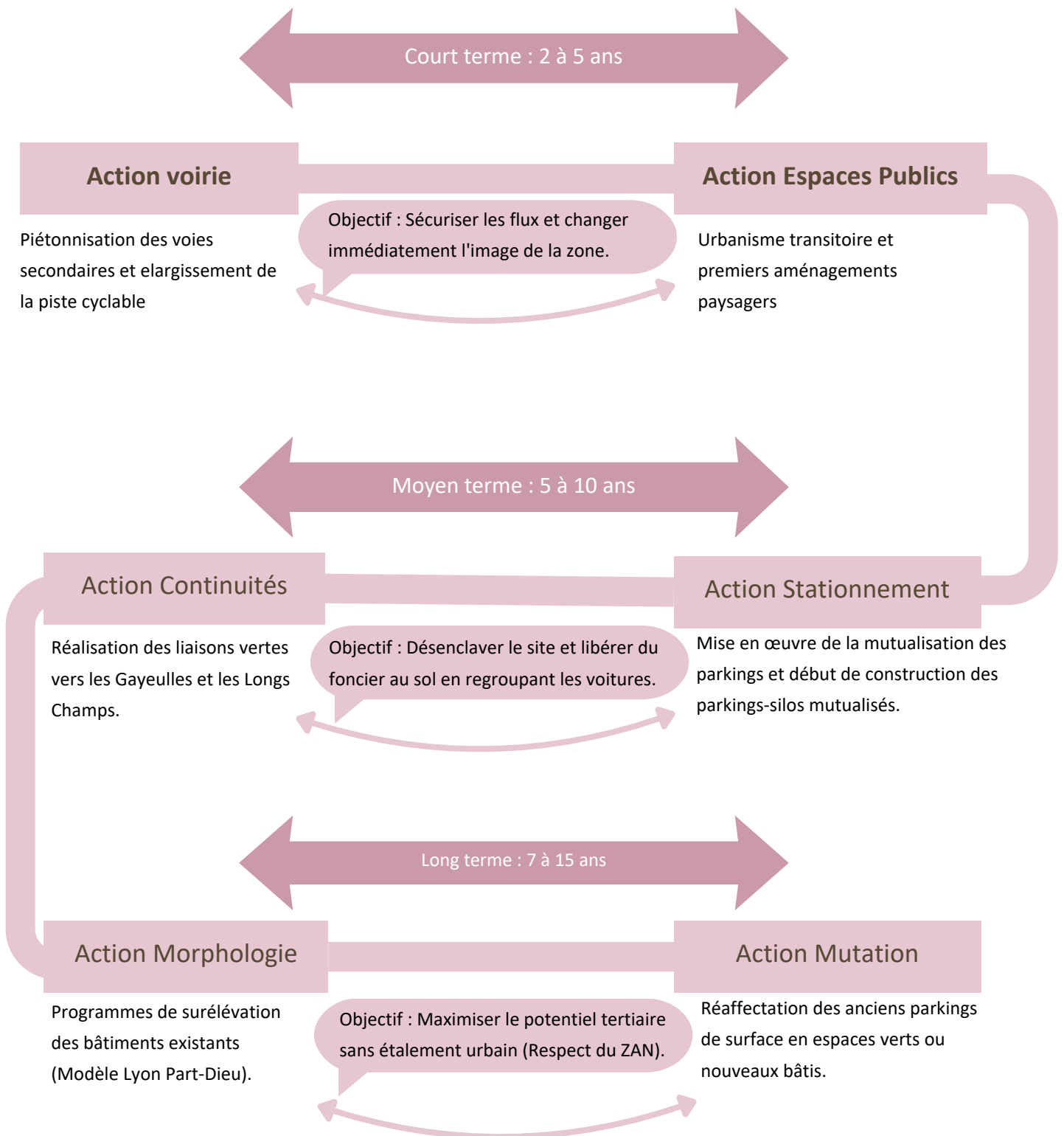
Le projet intègre également une réflexion sur la "cinquième façade", en mobilisant les toitures comme supports d'aménagements environnementaux. Selon les configurations bâties et les contraintes techniques, l'implantation de toitures végétalisées et de panneaux solaires est envisagée.

La végétalisation des toits permet de renforcer la présence du végétal à l'échelle du site, de contribuer à la gestion des eaux pluviales et d'améliorer le confort thermique des bâtiments. En parallèle, l'installation de panneaux solaires participe à la production d'énergie renouvelable et à la réduction de l'empreinte énergétique de la zone.

Cette approche vise ainsi à optimiser des surfaces déjà artificialisées, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et d'intensification des usages du foncier.

TIMELINE

Projet



BIBLIOGRAPHIE

AGGÉRI, Gaëlle, 2010. Inventer les villes-natures de demain... Gestion différenciée, gestion durable des espaces verts. Projets de paysage. Revue scientifique sur la conception et l'aménagement de l'espace. 2010. N° 5, pp. 199. DOI 10.4000/paysage.22315.

AMBITION4CLIMATE, 2022. Rénovation d'un ancien bâtiment de RTE. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://ambition4climate.com/lyon-part-dieu-renovation-ex-site-rte/> [Consulté le 13 février 2026].

AUDIAR RENNES, 2025. Guide de recommandations pour optimiser et densifier le foncier économique.

CHEN, Tong, WANG, Mo, SU, Jin et LI, Jianjun, 2023. Unlocking the Positive Impact of Bio-Swales on Hydrology, Water Quality, and Biodiversity: A Bibliometric Review. Sustainability [en ligne]. 17 mai 2023. Vol. 15, n° 10. DOI 10.3390/su15108141. [Consulté le 13 février 2026].

CHOLLET, Simon, BRABANT, Charlotte, TESSIER, Samson et JUNG, Vincent, 2018. From urban lawns to urban meadows: Reduction of mowing frequency increases plant taxonomic, functional and phylogenetic diversity. Landscape and Urban Planning. 1 décembre 2018. Vol. 180, pp. 121-124. DOI 10.1016/j.landurbplan.2018.08.009.

FAYAT BÂTIMENT, 2025. Parc-relais Mermoz, au Haillan : Un chantier innovant et écologique au service de la mobilité !. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://batiment.fayat.com/nos-realizations/parc-relais-mermoz-au-haillan-un-chantier-innovant-et-ecologique-au-service-de-la-mobilite> [Consulté le 13 février 2026].

ILEX PAYSAGE [sans date]. Parc de l'Esplanade - Porte de France. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.ilex-paysages.com/portfolio/requalification-de-lesplanade-porte-de-france/> [Consulté le 13 février 2026].

MANIL, Luc et CHAGUE, Julien, 2014. Gestion différenciée des parcelles de luzerne. un impact positif sur les papillons de jour (Lepidoptera : Rhopalocera). Revue d'Écologie. 2014. Vol. 69, n° 2, pp. 101-111.

PARTI RADICAL DE RENNES VILLE ET MÉTROPOLE, [sans date]. Le Plan de déplacements urbains de Rennes Métropole 2019-2030 – logistique urbaine. [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://parti-radical-rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-de-rennes-metropole-2019-2030-logistique-urbaine/> [Consulté le 13 février 2026].

RENNES MÉTROPOLE, 2025. Les documents du PLUi | Logement et urbanisme. [en ligne]. 26 février 2025. Disponible à l'adresse : <https://logement.metropole.rennes.fr/documents-du-plui/> [Consulté le 13 février 2026].

ROLLAND, David, 2019. Vers un label de gestion durable de la haie, intégration de la biodiversité dans les orientations - Synthèse bibliographique.



Camel DANSOU (EMMMD)

Emma VIEL (ERPUR)

Léa BOURHIS (SIGAT)

Liana RACHOEVA (ARCHI-MOUI)

Coline VRAY (ACT)

Tumai LESCAILLES (MOUI)

Antoine ROHEL (AUDIT)