

## Rapport de présentation

### 7 Explication des choix retenus



Acigné  
Andouillé-Neuville  
Aubigné  
Bécherel  
Betton  
La Bouexière  
Bourgbarré  
Brécé  
Bruz  
Cesson-Sevigné  
Chancé  
Chantepie  
La Chapelle-Chaussée  
La Chapelle-des-Fougeretz  
La Chapelle-Thouarault  
Chartres-de-Bretagne  
Chasné-sur-Illet  
Châteaugiron  
Chavagne  
Chevaigné  
Cintré  
Clayes  
Corps-Nuds  
Domloup  
Dourdain  
Ercé-près-Liffré  
Feins  
Gahard  
Gévezé  
Guipel  
L'Hermitage  
Laillé  
Langan  
Langouët  
Liffré  
Melesse  
La Mézière  
Miniac-sous-Bécherel  
Montgermont  
Montreuil-le-Gast  
Montreuil-sur-Ille  
Mordelles  
Mouazé  
Nouvoitou  
Noyal-Châtillon-sur-Seiche  
Noyal-sur-Vilaine  
Orgères  
Ossé  
Pacé  
Parthenay-de-Bretagne  
Piré-sur-Seiche  
Pont-Péan  
Rennes  
Le Rheu  
Romazy  
Romillé  
Saint-Armel  
Saint-Aubin-d'Aubigné  
Saint-Aubin-du-Pavail  
Saint-Erblon  
Saint-Germain-sur-Ille  
Saint-Gilles  
Saint-Gondran  
Saint-Grégoire  
Saint-Jacques-de-la-Lande  
Saint-Médard-sur-Ille  
Saint-Sulpice-la-Forêt  
Saint-Symphorien  
Sens-de-Bretagne  
Servon-sur-Vilaine  
Thorigné-Fouillard  
Le Verger  
Vern-sur-Seiche  
Vezin-le-Coquet  
Vieux-Vy-sur-Couesnon  
Vignoc

# SOMMAIRE

<b>1 UN PAYS VILLE ARCHIPEL : UNE ORGANISATION PERTINENTE DU TERRITOIRE</b>	<b>314</b>
<b>L'armature urbaine</b>	<b>314</b>
Explication des choix du PADD	314
Dispositions prises dans le DOO	318
<b>L'offre commerciale du Pays de Rennes</b>	<b>319</b>
Explication des choix du PADD	319
Dispositions prises dans le DOO	320
Dispositions prises dans le DAC	321
<b>Les sites stratégiques</b>	<b>329</b>
Explication des choix du PADD	329
Dispositions prises dans le DOO	329
<b>Paysage de la ville archipel</b>	<b>330</b>
Explications des choix du PADD	330
Dispositions prises dans le DOO	330
<b>L'activité agricole</b>	<b>332</b>
Explication des choix du PADD	332
Dispositions prises dans le DOO	332
<b>Trame verte et bleue</b>	<b>333</b>
Explication des choix du PADD	333
Dispositions prises dans le DOO	334
<b>2 UN DÉVELOPPEMENT ASSUMÉ, SOUTENABLE ET SOBRE</b>	<b>335</b>
<b>Consommation d'espace</b>	<b>335</b>
Explication des choix du PADD	335
Dispositions prises dans le DOO	337
<b>La mobilité dans le Pays de Rennes</b>	<b>339</b>
Explication des choix du PADD	339
Dispositions prises dans le DOO	340
<b>La transition énergétique</b>	<b>341</b>
Explication des choix du PADD	341
Dispositions prises dans le DOO	341
<b>Préservation des ressources et prévention des risques</b>	<b>342</b>
Explication des choix du PADD	342
Dispositions prises dans le DOO	342
<b>3 UN PAYS ATTRACTIF ET DYNAMIQUE AVEC UNE CAPITALE RÉGIONALE, MOTEURS POUR LA RÉGION BRETAGNE</b>	<b>343</b>
<b>L'offre en logements</b>	<b>343</b>
Explication des choix du PADD	343
Dispositions prises dans le DOO	343
<b>Le développement économique et l'emploi</b>	<b>344</b>
Explication des choix du PADD	344
Dispositions prises dans le DOO	345
<b>Le développement des équipements et grands projets d'infrastructure</b>	<b>346</b>

Depuis 2007, le contexte économique, social et environnemental du Pays de Rennes a évolué. Dans une période de profondes mutations économiques, environnementales et sociales, le Pays de Rennes a souhaité se fixer un nouveau cap pour les années à venir. Parallèlement, les lois Grenelle, et en particulier la loi ENE, portant Engagement National pour l'Environnement, ont conforté la place du SCoT dans le dispositif des outils de planification, en lui donnant un rôle stratégique, notamment sur ces questions environnementales. La loi ENE a aussi élargi les thématiques devant être élaborées par le SCoT, tout en appuyant son caractère prescriptif (par le biais du document d'orientation et d'objectifs).

Pour ces raisons, le SCoT doit proposer un projet de territoire articulant l'ensemble des politiques publiques économiques d'aménagement, d'habitat, de transports, d'équipements. Il doit le faire dans un souci d'économie de la ressource, à travers un projet de planification cohérent, notamment celui de la ville archipel. La décision de mise en révision du SCoT a été prise le 9 octobre 2012. Elle s'est assignée deux objectifs majeurs.

D'une part le SCoT prend acte des nouveaux périmètres des EPCI et intègre douze nouvelles communes. Cet élargissement est une opportunité pour renforcer les fondamentaux du projet de territoire et mieux prendre en compte les politiques des EPCI notamment environnementales (pour tenir compte notamment des nouveaux outils mis en place suite aux différentes lois Grenelle).

Au-delà des différentes hypothèses, il n'y a pas eu de scénarios alternatifs contrastés mais plutôt un ajustement progressif du projet à partir du SCoT de 2007, compte tenu des objectifs assignés à la révision.

D'autre part, l'organisation du territoire est le point majeur de cette révision avec la volonté d'afficher une armature urbaine fondée sur des polarités renforcées qui décline des politiques publiques d'habitat, d'économie et de déplacements différenciées selon les communes. Une armature urbaine pertinente, que le SCoT se charge d'organiser. Pour cela, le SCoT propose une articulation plus étroite entre urbanisme et déplacement ; des ambitions d'accueil de population et un développement commercial différencié selon les niveaux de l'armature urbaine.

Le choix retenu par les élus de la ville archipel a été fait dès les années 1980 pour un développement équilibré du territoire. Les élus souhaitent **poursuivre et améliorer** cette organisation, porteuse d'atouts forts :

La ville archipel est d'abord une ville sans banlieue (par opposition à un développement en tache d'huile). Concrètement cela signifie :

- une forte cohésion sociale : avec, notamment dans l'agglomération rennaise une pauvreté moins forte qu'ailleurs, des écarts de revenus moins marqués que dans les autres agglomérations, l'absence de territoire de relégation ;
- une consommation de l'espace maîtrisée à l'échelle de chaque commune.

Le développement urbain prend appui sur la ville centre mais aussi sur les bourgs existants (par opposition à un développement ex-nihilo type « ville nouvelle »). Cela favorise le maintien de l'identité des communes et aussi des alternances ville-campagne, évitant les conurbations et l'éparpillement de l'urbanisation.

Cette organisation territoriale doit permettre à chaque habitant de trouver une réponse à ses besoins quotidiens au sein de son bassin de vie. Elle favorise ainsi une « ville des proximités » à l'échelle de chaque commune et au sein des réseaux de communes.

La ville archipel est ainsi une ville multiple, ville au choix pour ses habitants. Elle dispose d'une offre urbaine très diversifiée, permettant de répondre aux besoins et attentes de tous et d'une qualité de vie reconnue, facteur d'attractivité du territoire :

- avec des équipements et services métropolitains accessibles pour tous dans le Coeur de métropole et parallèlement, une ville des proximités avec des centres villes et bourgs confortés ;
- un attachement des habitants à leur cadre de vie, aux paysages de bocages et forêts, à la « ceinture verte ».

La ville archipel est une ville où peuvent se développer une agriculture et des espaces naturels au cœur du territoire. Cela est favorable au développement des circuits courts, à la prise en compte du changement climatique.

Le choix de la ville Archipel est en outre un choix qui n'obère pas le futur du territoire. Il laissera aux générations à venir la possibilité d'orienter le développement de la ville et de l'espace avec des marges de manoeuvre importantes, notamment pour répondre aux enjeux à venir en matière alimentaire et énergétique.

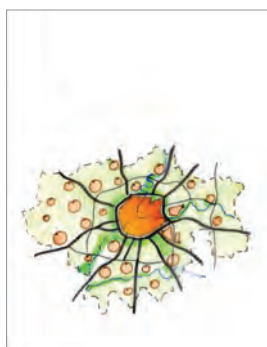
Avec la révision du SCoT, les élus posent les bases d'une structuration plus forte du territoire pour répondre notamment aux enjeux de déplacements (et donc d'émission de gaz à effet de serre) :

- un Cœur de métropole conforté, avec des équipements et services de niveau métropolitain, 70 % des emplois, 52 % de la population et la ligne A (et prochainement la ligne B) du métro ;
- des bassins de vie organisés autour de polarités devant atteindre à terme 10 000 habitants, innervant des réseaux de communes : avec un renforcement de leur niveau d'équipements, de services et d'emplois, permettant de limiter les déplacements contraints ; des alternatives aux déplacements en voiture solo favorisées notamment par une amélioration des dessertes en modes actifs (modes actifs) des communes en proximité, par le développement du co-voiturage, ... ; le renforcement des rabattements au sein des réseaux de communes; des liaisons performantes en transports en commun vers le Coeur de métropole ; et un devoir d'accueil de populations comme de mixité sociale amplifié.
- des sites stratégiques d'aménagement : porteurs d'enjeux d'image et d'attractivité à l'échelle du SCoT.

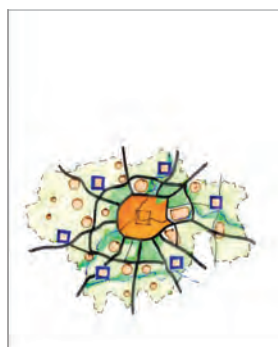
La révision du SCoT vise également à renforcer le volet commerce du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) et à le compléter d'un Document d'Aménagement Commercial (DAC) .

Cette révision est particulièrement ciblée sur ces champs nouveaux ou insuffisamment traités dans le SCoT approuvé en 2007. Elle tient donc compte des acquis de ce premier SCoT notamment en reprenant ces principales orientations dans les domaines de l'agriculture, des MNIE ou de l'ambition d'accueil de la population et des entreprises. Elle s'appuie également sur les outils des champs urbains, des potentiels d'urbanisation, des pôles d'échange ou de sites stratégiques du SCoT de 2007 en les actualisant au regard des nouveaux enjeux identifiés.

L'explication des choix retenus est présentée ici en respectant le plan du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et du DOO. Elle rappelle les principes de la ville archipel et leur mise en application dans le SCoT, les politiques environnementales qui l'accompagne et le projet de développement du territoire du Pays de Rennes.



**SD 1983** - Le "SD vert des villettes": un développement équilibré sur l'ensemble des communes dans la ceinture verte



**SD 1994** - L'alternance et l'équilibre entre la ville et la campagne, une structuration autour de pôles d'appui



**SCoT 2007** - Un changement d'échelle et d'outils : la ville-archipel en réseau



**SCoT 2015** - Vers une armature urbaine pour la structuration des bassins de vie



# UN PAYS VILLE ARCHIPEL : UNE ORGANISATION PERTINENTE DU TERRITOIRE

## L'ARMATURE URBAINE

### Explication des choix du PADD

La ville archipel est d'abord un territoire de vie, où les gens habitent, travaillent, consomment et se divertissent.

La mobilité accrue des habitants depuis plusieurs décennies permet à chacun d'étendre ce territoire de vie. Dans le Pays de Rennes, les habitants font leurs choix, en matière d'achats, de divertissements ou travail, non plus seulement en fonction des distances à parcourir, mais surtout en fonction du service qu'ils recherchent. Cette tendance est, certes, corrigée par le coût des carburants, mais cette pratique de la ville « au choix » reste dominante. Elle présente toutefois l'inconvénient d'augmenter le nombre de déplacements ainsi que les kilomètres parcourus. Elle contribue ainsi à l'émission de gaz à effet de serre. De plus, la dispersion des lieux d'habitat, de commerces, de travail contribue à la consommation d'espace par l'urbanisation et nécessite la création d'infrastructures coûteuses financièrement et pour l'environnement.

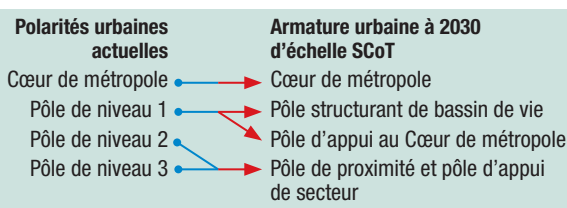
Dès lors, l'organisation de l'armature urbaine est primordiale pour plusieurs raisons. L'objectif va être de limiter les déplacements pour diminuer les émissions de gaz à effets de serre ; mais aussi de réduire les inégalités sociales et territoriales en matière de mobilité, de dépendance énergétique, d'accès au logement, aux services et à l'emploi.

Il faut pour cela, offrir sur un même lieu, les services, les logements, une offre de mobilité, un cadre de vie, qui répondent aux besoins de la population. Cela n'est pas possible sur tout le territoire du Pays. Il est donc nécessaire de structurer des polarités, c'est-à-dire des lieux où un certain niveau de services, d'équipements, de commerces, peuvent être concentrés moyennant une concentration de population et d'emplois suffisante.

Dans le chapitre diagnostic socio-économique (*voir document 3 du rapport de présentation*), l'étude des polarités actuelles a permis de différencier quatre types de polarités. Sur la base de ce constat, les élus du Pays ont proposé un nouveau projet pour leur territoire à l'horizon 2030. Ce projet reprend en partie la hiérarchie de l'étude en identifiant toutefois un niveau complémentaire : le pôle d'appui au Cœur de métropole. C'est la carte de l'armature urbaine à l'horizon 2030.

L'armature urbaine souhaitée, présentée dans le DOO, est le projet politique d'organisation du territoire pour demain. Elle traduit les orientations retenues par les élus pour l'organisation de la ville archipel et se décline en orientations différenciées en matière d'accueil, d'optimisation des déplacements, d'organisation des réseaux de communes... Ce projet d'armature urbaine a permis :

- de faire émerger des polarités qui n'avaient pas ce statut dans la photographie des polarités actuelles pour assurer un développement équilibré du territoire, qui s'est historiquement développé davantage au sud et à l'est ;
- de définir des pôles d'appui au Cœur de métropole, dont les droits et devoirs sont spécifiques pour tenir compte de leur proximité au Cœur de métropole.



Ce schéma montre que :

- les pôles de niveau 1 du diagnostic sont, dans le projet, soit pôles structurants de bassin de vie soit des pôles d'appui au Cœur de métropole ;
- les pôles de niveau 2 et 3 du diagnostic sont, dans le projet, des pôles de proximité incluant les pôles d'appui de secteur.

Pour les communes de Melesse, Saint-Aubin d'Aubigné et Le Rheu, les élus ont choisi de les positionner différemment :

- d'une part pour assurer une structuration équilibrée des bassins de vie dans le nord du territoire, qui ne possède pas ce type de pôle dans le diagnostic (Melesse et Saint-Aubin d'Aubigné, chef lieu de canton doté de nombreux équipements dont deux collèges, une gendarmerie, un centre ville bien équipé en commerces, mais dont le développement démographique rapide est récent) ;
- d'autre part pour prendre en compte la commune du Rheu comme pôle d'appui au Cœur de métropole compte tenu de sa population (7 693 habitants en 2011) et de sa capacité de développement (plusieurs ZAC en cours d'aménagement), de sa proximité vis-à-vis du Cœur de métropole, de son niveau d'équipements en complémentarité

avec le Cœur de métropole (collège, lycée, service d'action sociale mutualisé).

### **Le Cœur de métropole**

Le Cœur de métropole est constitué de cinq villes dont la ville de Rennes. Ce niveau de l'armature urbaine consacre le destin commun qui existe entre ces communes voisines, et qui s'exprime notamment sur de grands projets intercommunaux : Via Silva, Courrouze, ZA Nord, BGV-métro-TCSP, cité internationale... Il identifie également la spécificité de la ville de Rennes comme première centralité du territoire de 210 000 habitants. Les grands projets du Cœur de métropole sont pour la plupart identifiés dans le SCoT au titre du développement urbain (sites stratégiques) ou commercial (zone d'aménagement commercial) ou des transports (pôles d'échange)...

Le Cœur de métropole assure un rôle majeur dans l'accueil d'habitants, d'entreprises, d'emplois, dans le rôle de pôle administratif, de recherche et d'enseignement supérieur ; dans le rayonnement culturel, commercial et touristique et l'image du territoire. Il permet le rayonnement national et international du Pays de Rennes. Ce rôle doit être conforté par l'ensemble des politiques publiques notamment d'habitat, économique, et par des équipements métropolitains.

Ces choix se justifient pour plusieurs raisons :

- Asseoir le développement d'un Cœur de métropole renforce la notoriété et l'attractivité de la ville et par là même entraîne des retombées économiques sur l'ensemble du Pays de Rennes ;
- La densité d'emplois qualifiés, chercheurs, universitaires crée une synergie susceptible de développer un vivier pour la recherche et maintenir le Pays dans une dynamique économique positive ;
- L'accueil de population, la densité et la diversité des logements proposées dans les opérations nouvelles (dont une part significative est en renouvellement urbain) favorise la proximité entre les lieux de vie, les emplois et les services, permet une offre de transport public performante et par voie de conséquence une offre de mobilité économique en émissions de gaz à effet de serre ;
- L'économie d'espace engendrée par cette densification permet de maintenir les espaces agro-naturels support de l'activité agricole et de la trame verte et bleue sur le reste du Pays ;
- Le Cœur de métropole est aussi préservé comme un lieu d'une vie urbaine intense, culturelle, de loisirs, fédérateur d'un récit urbain auquel les habitants du Pays peuvent adhérer (stade rennais, Transmusicales, Tombées de la nuit...) ;
- Le Cœur de métropole est le principal lieu de développement du commerce avec la grande

majorité des sites commerciaux majeurs (7 sur 11 sites recensés) et notamment le centre-ville de Rennes. Ces sites sont pour la plupart bien desservis par les transports en commun. Ils sont aussi connectés à des quartiers d'habitat importants et disposent donc d'une clientèle de proximité non négligeable. Elle se situe (excepté le centre-ville de Rennes) à l'interface entre le Cœur de métropole et les communes périphériques, ce qui limite les déplacements contraints pour raison d'achats. Le choix de le conforter est donc essentiel pour restreindre l'éparpillement de l'offre commerciale et la maintenir dans l'intra rocade ou dans sa proximité immédiate lieu où la population et les emplois sont les plus denses.

### **Les pôles structurants de bassin de vie**

Les pôles structurants de bassin de vie rayonnent sur un bassin de vie. Ils offrent donc un certain niveau de service à une population plus large que la population communale. Souvent, ils reposent sur un rôle historique (chef-lieu de canton...) qui s'est perpétué jusqu'à nos jours. L'objectif du SCoT est de les conforter, de renforcer leur rôle structurant sur leur territoire et de s'appuyer sur eux pour développer des politiques publiques efficaces. Plusieurs raisons guident ce choix.

Dans une période de contraction des finances publiques, face à une demande croissante de services et à l'exigence d'un développement sobre, l'organisation de la réponse aux besoins des habitants doit se structurer sur des lieux spécifiques qui réunissent les conditions d'une synergie entre population résidente, taille et spécificités des équipements et l'offre de mobilité.

En termes de déplacements, le renforcement de ces pôles se justifie pour réduire les déplacements contraints par exemple pour les activités sportives (l'effet parent « taxi » les mercredi après-midi) mais aussi pour les achats, services administratifs, bancaires... Tout en respectant la liberté de choix des habitants, il convient d'organiser leurs pratiques afin qu'ils puissent réduire leur impact en émission de gaz à effet de serre et le coût économique des déplacements pour les ménages.

Ce choix se justifie aussi pour permettre l'amélioration des liaisons transports en commun entre ces pôles structurants de bassin de vie et le Cœur de métropole.

Les politiques d'habitat accompagnent l'émergence et la confortation de ces pôles structurants de bassin de vie. Il est essentiel pour ces pôles de se développer de façon renforcée par rapport aux autres communes du bassin de vie. Ils sont aussi appelés à se développer en termes d'emplois, notamment celui

directement lié à la population présente, l'emploi résidentiel. Parmi cette catégorie, l'activité commerciale peut générer une part non négligeable des emplois. Par ailleurs, le SCoT légitime pour ces pôles structurants de bassin de vie de développer de nouvelles zones d'activités économiques pour y développer l'emploi productif.

Le SCoT détermine sept pôles structurants de bassin de vie répartis sur l'ensemble du territoire. Ces pôles peuvent être confortés par un pôle d'appui de secteur, afin d'assurer un rôle d'équilibre et d'accompagner le développement du bassin de vie en appui au Pôle structurant. Ils contribuent également à organiser les réseaux de communes sur le bassin de vie. Les pôles structurants sont :

- Bruz (16 612 habitants - INSEE 2011), important pôle au sud du Pays dont l'influence va au-delà du Pays ;
- Châteaugiron (6 758 habitants - INSEE 2011) qui structure le bassin de vie du secteur Sud-Est, voire au-delà sur le territoire du Pays de la Roche aux Fées, avec l'appui de Noyal sur Vilaine, pôle d'appui de secteur ;
- Liffré (6 816 habitants) qui structure l'Est du Pays, avec l'appui de la Bouëxière, pôle d'appui de secteur ;
- Melesse (5 642 habitants), qui doit jouer un rôle structurant pour assurer l'équilibre du bassin de vie du Nord du territoire, avec l'appui de La Mezière, pôle d'appui de secteur,
- Mordelles (7 230 habitants) dont le rayonnement va au-delà du territoire du SCoT, notamment sur l'Est du Pays de Brocéliande ;
- Pacé (10 488 habitants), qui structure la partie Nord-Ouest du Pays ;
- Saint-Aubin d'Aubigné (3 342 habitants) qui rayonne fortement sur son arrière-pays mais dont le poids actuel est insuffisant pour prétendre au rôle de pôle structurant. Néanmoins, c'est une ville en forte croissance démographique. C'est pour cela que les élus estiment que ce pôle est en devenir, et qu'il doit bénéficier d'un statut particulier. Montreuil-sur-Ille, pôle d'appui de secteur, a vocation à accompagner la structuration de ce bassin de vie.

L'évolution démographique de ces sept pôles est aujourd'hui différente. L'objectif du SCoT sera de poursuivre ou relancer leur dynamisme démographique à travers les politiques publiques.

### **Les pôles d'appui au Cœur de métropole**

Ces pôles d'appuis au cœur de métropole sont le troisième niveau de l'armature urbaine notamment en raison du poids de leur population.

Composés des villes proches du Cœur de métro-

pole, ils sont bien desservis par les transports en communs et leurs habitants peuvent donc profiter aisément des services et équipements du Cœur de métropole. Le SCoT propose donc de conforter leur rôle, sans appuyer toutefois leur fonction commerciale. Ils n'ont pas vocation à rayonner mais plutôt à s'appuyer sur le Cœur de métropole pour asseoir leur développement. Ils peuvent aussi constituer un relais aux pôles structurants de bassin de vie en matière d'offre d'équipements (Chartres-de-Bretagne pour Bruz, Le Rheu pour Mordelles...).

Les choix faits par le SCoT sont donc de favoriser leur développement en matière d'accueil de population, selon une typologie proche de celle des pôles structurants (densité, habitat social).

### **Les pôles de proximité**

Le pôle de proximité est constitué de la myriade de petites villes et bourgs du Pays. Ces communes bénéficient de l'attractivité de l'aire urbaine. Leur développement démographique reste soutenu. Ils offrent à leur population des services de proximité, services publics, écoles, commerces, café, vie associative qui constituent un des fondements de la ville archipel. Le SCoT souhaite les renforcer, en réglementant notamment le développement commercial, pour le conforter dans les centralités de ces communes. Ces communes ont la possibilité de développer leur offre résidentielle pour répondre à leur besoin de renouvellement démographique, comme le maintien de l'équilibre de fonctionnement de leur équipement qui leur permette à minima de maintenir leur population. Les communes pôles de proximité participent à ce titre au développement du Pays. Toutefois, force est de constater que leur profil peut être très différent. Ainsi, le poids, notamment démographique, de certains pôles de proximité proches du Cœur de métropole peut être important tout en ayant un rayonnement limité sur les communes voisines. Dès lors, ils ne peuvent prétendre être pôle structurant ou pôle d'appui au Cœur de métropole.

Malgré tout, pour ceux plus éloignés et dont le rayonnement est certain, le projet du SCoT tient compte de leur particularité pour leur proposer un niveau intermédiaire, celui de pôle d'appui de secteur.

En effet, parmi les pôles de proximité, certaines communes ont un rôle particulier à jouer en appui aux pôles structurants de bassin de vie : le diagnostic de l'armature urbaine constate que ces polarités intermédiaires existent. Elles ne constituent pas une catégorie homogène dans la mesure où le Pays recouvre des communes dont le rôle diffère selon leur situation géographique, leur éloignement au Cœur de métropole, ou d'autres pôles structurants de bassin de vie. Ces pôles d'appui de secteur relèvent de l'organisation propre de chaque bassin de vie. Ils assurent un rôle d'équilibre et de développement du bassin de



vie en appui au pôle structurant de bassin de vie, dans le cadre notamment des programmes locaux de l'habitat, des schémas d'aménagement économique, des schémas de déplacements des EPCI et des Autorités Organisatrices de Transports (AOT), des schémas d'organisation des équipements...

On distingue quatre pôles d'appui de secteur portant appui à des pôles structurants de bassin de vie :

- La Mézière en appui de Melesse. La commune de Melesse (5 700 habitants) connaît un développement urbain et une croissance marquée. Elle dispose également d'un niveau d'équipements (collège, EHPAD, salles de sport, salle de spectacle, site commercial,...) et de services notamment médicaux répondant aux besoins des populations du bassin de vie: La commune est ainsi identifiée comme pôle structurant de bassin de vie ayant vocation à être confortée dans les années à venir. La commune de La Mézière (4 400 habitants) dotée également d'équipements (collège, supermarché, crèche, salles de sport,...) a connu une évolution similaire à la commune de Melesse liée principalement à la mise en 2x2 voies du RD 137. Elle vient en appui au pôle de Melesse pour le développement équilibré du bassin de vie, notamment sur sa partie nord et ouest. Ces deux communes accueillent « à cheval » sur leurs territoires respectifs, 2 zones d'activités d'influence métropolitaine, que sont Cap Malo et la Route du Meuble, qui proposent une offre commerciale, économique et de loisirs.
- Montreuil-sur-Ille en appui à Saint-Aubin d'Aubigné. La commune de Saint Aubin d'Aubigné (3 300 habitants) est un pôle structurant de bassin de vie en devenir. Elle a ainsi vocation à se structurer dans les années à venir pour répondre progressivement aux besoins des habitants de son bassin de vie. La commune de Montreuil-sur-Ille (2 100 habitants) a vocation à venir en appui au développement du pôle structurant, compte tenu notamment de son positionnement stratégique (cadencement, fréquence) sur un l'axe de transport en commun performant (TER) Rennes-Saint Malo et de ses projets de développement. Elle participe ainsi à l'équilibre du bassin de vie.
- La Bouëxière en appui à Liffré. La commune de Liffré a un poids de population important (7 000 habitants) et offre aux habitants du bassin de vie un fort niveau d'équipements (2 collèges, 1 cinéma, 1 piscine, un équipement culturel avec programmation...), de services et d'emplois. La commune de La Bouëxière, du fait de son poids de population (4 350 habitants), des services et équipements (crèche, centre médical, centre culturel avec programmation, espaces sportifs...), emplois (centre médical – 200 emplois, EHPAD – 100 emplois...) et

commerces qu'elle offre à sa population ainsi qu'à celle des communes voisines, a un rôle à jouer en appui au pôle structurant et participe à l'équilibre territorial du bassin de vie.

- Noyal-sur-Vilaine en appui à Châteaugiron. Ce choix de structuration du bassin de vie est justifié par les caractéristiques de Châteaugiron en termes de population et de niveau d'équipements structurants (deux collèges, piscine, cinéma, crèche, équipement culturel...). La commune de Noyal-sur-Vilaine jouxte Cesson-Sévigné qui offre une palette complète d'équipements et de services (site commercial majeur de la Rigourdière disposant d'une large offre commerciale, palette complète d'équipements structurants tels que piscine, cinéma, lycées, collèges, gare, zone d'emplois...). Noyal-sur-Vilaine fait partie du bassin de vie de Châteaugiron et a un rôle à jouer en appui à ce Pôle structurant de bassin de vie notamment par la présence d'équipements (culturel, commercial, médical, collège...). Les caractéristiques propres à Noyal-sur-Vilaine (nombre d'emplois important, positionnement en termes d'accessibilité) sont prises en compte dans le SCoT : le site stratégique « axe Paris-Rennes » et la nouvelle zone de développement économique de 60ha reconnaissent l'axe majeur de développement économique de ce secteur, la gare est bien identifiée parmi les pôles d'échange multimodaux du SCoT.

Pour ce qui concerne Rennes Métropole, l'absence de pôles d'appui de secteur autour de ces pôles structurants tient d'abord à la géographie. Deux des pôles structurants (Bruz et Mordelles) sont à la frontière du Pays de Rennes. Le troisième, Pacé, structure un territoire dont une grande partie vient juste de rejoindre la métropole. De plus, beaucoup de villes de la première couronne ont connu des croissances démographiques importantes sans avoir pour autant de rôle structurant. La périurbanisation massive a ainsi défait l'armature historique des chefs lieu de canton. Dans ces conditions, il n'est pas apparu opportun au Pays de Rennes, en concertation avec Rennes Métropole de définir ce niveau de l'armature. La révision du PLH en cours permettra à la métropole rennaise d'avancer dans cette réflexion ultérieurement.

## Dispositions prises dans le DOO

Pour conforter l'armature urbaine, le DOO propose d'agir par plusieurs leviers qui sont susceptibles d'impacter la structuration du territoire.

### L'habitat

Afin de répondre au devoir d'accueil et aux évolutions sociétales, en lien avec le scénario démographique retenu (se reporter au diagnostic socio-économique), le SCoT se place en capacité de réaliser 5.000 logements par an. Le SCoT vise une répartition moins homothétique de l'habitat entre les communes tout en tenant compte de la spécificité de chacune d'entre elles. Conformément au code de l'urbanisme (article L 122-1-7 1°), il souhaite que chaque EPCI organise sa politique d'habitat au regard de cette armature urbaine. Le DOO propose ainsi des objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis entre les établissements publics de coopération intercommunale. Cette offre au sein de chaque EPCI doit être orientée pour permettre un développement plus intensif du Cœur de métropole et/ou des pôles structurants de bassin de vie et des pôles d'appui au Cœur de métropole.

Cet objectif de renforcement de l'armature urbaine ne doit pas porter atteinte à l'objectif d'accueil de la population sur le Pays qui est indispensable à la cohésion sociale et à l'équité dans l'accès au logement. Elle nécessite une production de logements en quantité suffisante et diversifiée. Chaque PLH devra ainsi décliner une stratégie compatible avec ce double objectif quantitatif et de renforcement de l'armature urbaine du SCoT.

Toujours avec cet objectif, le DOO différencie les densités des nouvelles opérations par niveau de l'armature urbaine. Le Cœur de métropole mieux desservi par les transports en commun est le niveau où la densité minimale souhaitée est la plus forte. Les pôles structurants de bassin de vie, les pôles d'appui au Cœur de métropole sont soumis à une règle de densité importante, mais inférieure à celle du Cœur de métropole en accord avec leur morphologie urbaine et à leur desserte par les transports en commun. Les lignes Bus et, dans certains cas, les lignes de chemin de fer sont, dans ces villes, plus performantes en général que dans le reste du Pays.

En ce qui concerne les pôles de proximité, la densité minimale proposée est plus faible et de nature à respecter l'identité des communes. Compte tenu de leur rôle d'équilibre et de développement au sein d'un bassin de vie, les pôles d'appui de secteur ont une densité minimale supérieure à celle des pôles de proximité.

Pour ce qui concerne la diversité du logement, le DOO propose que soit favorisée dans tout le territoire une production de logements aidés (locatif social et

accession aidée). Elle sera au minimum de 25 % dans le Cœur de métropole, les pôles structurants de bassin de vie et les pôles d'appui au Cœur de métropole, étant donné leurs niveaux d'équipements et des services.

### L'activité économique et l'emploi

Pour favoriser une politique de l'emploi différenciée selon l'armature urbaine, plusieurs leviers sont à mettre en œuvre.

Directement liée à la politique de l'habitat, l'économie présente<sup>1</sup> devrait croître en accompagnement de l'accueil de nouveaux habitants. Elle dépend donc largement de l'offre de services et d'équipement qui devrait se développer en accompagnement de la croissance démographique (services aux personnes, constructions, artisanat...).

Il faut ajouter à cela l'emploi lié aux commerces, en lien avec l'organisation commerciale portée par le SCoT : conforter les centralités, consolider les pôles structurants de bassin de vie par une offre de réponse aux besoins occasionnels en moyennes surfaces, permettre la modernisation des sites commerciaux majeurs.

L'accueil d'emplois dit « productifs » se fait essentiellement dans les zones d'activités. Le SCoT prévoit ainsi des sites de développement économique. Tenant compte des attentes des entreprises en matière d'accessibilité, ces sites se déploient principalement sur des sites accessibles depuis les axes principaux de desserte du Pays de Rennes. En lien avec l'armature urbaine, le SCoT prévoit que chaque pôle structurant de bassin de vie accueille, à minima, une zone de développement économique majeure. Au total, ce sont environ 260 hectares d'espace à vocation économique qui sont prévus sur les pôles structurants de bassin de vie soit plus de 30 % de l'offre d'espace économique (hors zone conditionnelle).

### Les transports en commun

Troisième levier permettant de mettre en œuvre l'armature urbaine, le SCoT encourage la création d'une desserte performante en transport en commun. Si le Cœur de métropole dispose avec le métro d'une desserte TC de qualité (bientôt renforcée par la ligne B), le SCoT prévoit des liaisons confortées entre les pôles structurants de bassin de vie / pôles d'appui au Cœur de métropole et le Cœur de métropole. Pour que ces liaisons confortées puissent exister, il faut en renforcer la faisabilité. Pour cela, il faut donc que le poids de population, la densité de population aussi, mais plus généralement la densité urbaine de ces pôles augmentent, c'est-à-dire tous les ingrédients

<sup>1</sup> L'expression **économie présente** est un néologisme utilisé pour décrire une économie basée sur la population réellement présente sur un territoire qui à la fois produit et consomme. Elle se distingue de l'analyse économique classique qui est basée sur les lieux de production traditionnels (usines, services, etc.).

de la vie urbaine qui génèrent de multiples déplacements (équipements commerces, services et pas seulement l'emploi).

Ainsi, à travers les différentes orientations thématiques du DOO, l'armature urbaine se met en place suivant la volonté politique des élus du Pays de Rennes.

### Les équipements

Le projet vise à assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville archipel, en lien avec les transports en commun, aussi bien pour l'offre d'équipements et de services intercommunaux que dans les tissus urbains existants.

## L'OFFRE COMMERCIALE DU PAYS DE RENNES

### Explication des choix du PADD

Pour rappel, le SCoT a pour objectif de conforter et de développer préférentiellement le commerce dans les centralités des communes dont le renforcement est une priorité. Dans ces centralités qui caractérisent et confèrent une identité propre aux communes, le commerce est un élément fondamental par son rôle dans l'animation et la dynamique du lien social.

Cependant, ces centralités ont souvent perdu de leur influence commerciale au profit d'une périphérisation ayant pour objectif de capter des flux automobiles. Elles n'ont pas toujours connu un développement cohérent avec celui de la croissance de la population communale au détriment de leur dynamisme et de leur identité. Cette périphérisation a contribué à une consommation excessive d'espace agricole et naturel et à une artificialisation des espaces, impactant à la fois les milieux et le paysage, notamment en entrée de ville. De plus, ce maillage important de grandes et moyennes surfaces alimentaires (GSA) le long des axes routiers a fragilisé les commerces traditionnels dont la représentation sur notre territoire est plus faible que dans d'autres agglomérations comparables. Certaines communes ne disposent pas aujourd'hui d'une offre commerciale répondant aux simples besoins courants de leurs habitants. Des déséquilibres dans la réponse aux besoins courants sont ainsi observés sur le territoire et nuisent à un aménagement équilibré du territoire. Ainsi cette offre répondant aux besoins courants doit se développer en proximité, au plus près des lieux de vie, en lien avec la croissance démographique pour limiter les déplacements contraints des ménages notamment les plus fragiles et limiter les flux automobiles les plus réguliers. Ce développement préférentiel dans les centralités est en cohérence avec le projet politique qui prône notamment les villes compactes,

limitant leur extension sur les espaces périphériques, favorisant les relations sociales et offrant une variété de mode d'habiter. Si certains sites commerciaux existent déjà en dehors des centralités, sur une logique de captation de flux, le développement de nouveaux sites de ce type ne doit plus être autorisé, en dehors de ceux identifiés dans le SCoT.

D'autre part, en cohérence avec le projet d'armature urbaine qui confère aux pôles structurants de bassin de vie un rôle de structuration et d'équilibre, il convient de renforcer le rôle commercial de ces pôles en améliorant la diversité de leur offre commerciale sur une gamme d'achats occasionnels. Il s'agit de proposer une véritable alternative pour les habitants du bassin de vie et limiter les déplacements contraints, générateurs de flux automobiles, pour motif « achat » vers les sites majeurs. Cependant, le développement des zones commerciales de ces pôles a vocation à être maîtrisé car celles-ci n'ont pas vocation à atteindre le dimensionnement des sites commerciaux majeurs, qui remettrait en cause le principe d'équilibre du territoire ainsi que le projet d'armature urbaine.

Le centre de ville de Rennes, première centralité du territoire doit être conforté car il assume à la fois toutes les fonctions commerciales de proximité pour sa population et est le principal vecteur de rayonnement de la capitale régionale.

Les sites commerciaux majeurs, vecteurs d'emploi, d'activité et d'attractivité, se sont majoritairement développés le long des grands axes de circulation, contribuant ainsi à une consommation importante d'espaces agricoles et naturels, et impactant la perception des paysages. Leur localisation entraîne également une multiplication des flux et des déplacements, et contribuent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Les surfaces de parking et de bâti génèrent une forte artificialisation des sols, ayant par ailleurs des impacts sur les fonctions écologiques du territoire. Compte tenu de ces constats, le SCoT préconise la poursuite de l'adaptation, l'amélioration et la modernisation de ces sites majeurs parfois vieillissants, permettant de conforter le rayonnement commercial du Pays de Rennes. Nombreux de ces centres se situent aujourd'hui aux portes des quartiers, leur repositionnement qualitatif en lien avec ces lieux de vie et leur desserte performante par les transports en commun constituent une ambition du SCoT. Les développements dans ces sites majeurs, comme dans l'ensemble des zones commerciales du territoire, devront se faire en visant une amélioration de leur accessibilité globale, une amélioration de leur qualité architecturale et de leur intégration paysagère, une limitation de leur impact environnemental (notamment en matière d'eau, d'énergie et

de déchets), la recherche d'une densité dans une logique d'économie d'espace. Cette orientation est compatible avec le diagnostic économique, réalisé dans le cadre des travaux préparatoires, qui prévoit le ralentissement des besoins en immobilier commercial notamment pour la décennie à venir. Ce contexte est également favorable à l'optimisation de l'espace urbanisé consacré aux activités commerciales ainsi qu'à la limitation des déplacements. La concentration des marges de développement sur ces lieux, à côté des pôles de bassin de vie, constitue un levier pour leur amélioration qualitative (accessibilité TC, fonctionnalité des sites, modes actifs, intégration urbaine et paysagère ...).

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO introduit le principe de localisation préférentielle des commerces et précise l'offre commerciale en fonction du projet d'armature urbaine.

Le DOO définit trois types de localisation : les centralités, les zones d'aménagement commercial (ZACom) et le reste de la tache urbaine. Des règles spécifiques croisant localisation et niveau de polarité sont ensuite précisées dans le DOO, afin de disposer d'une offre commerciale en cohérence avec le projet d'armature urbaine.

En ce qui concerne les centralités, l'ambition du SCoT est de limiter les déplacements automobiles liées aux actes d'achat, de favoriser la mixité des fonctions urbaines, de faire du commerce un acteur économique et social de la ville. À cette fin, le DOO introduit le principe de localisation préférentielle de tous les types de commerces dans les lieux les plus opportuns que sont les centralités de toutes les communes du Pays au plus proche des habitants.

Le DOO donne une définition des centralités urbaines (DOO point 2.1.1), charge pour chaque commune, au regard de son projet d'aménagement, de définir dans le PLU les dispositions réglementaires permettant d'y mettre en œuvre les orientations définies par le SCoT. Cette définition de la centralité renvoie à des ensembles constitués d'espaces urbanisés continus, denses avec des fonctions urbaines mixtes et à des périmètres déconnectés des flux importants pour privilégier un aménagement équilibré de ces centralités sur le territoire en lien avec la croissance démographique des communes. Le syndicat mixte du SCoT, dans le cadre de son avis lors des procédures de modification/révision des PLU, assurera la cohérence des périmètres de centralité sur l'ensemble du territoire du Pays de Rennes.

Compte tenu de leur poids démographique et de l'étendue du tissu urbain, des centralités de quartier peuvent être définies dans les pôles les plus structurants de l'armature urbaine, c'est-à-dire les com-

munes du Cœur de Métropole, les pôles structurants de bassin de vie et les pôles d'appui du Cœur de Métropole.

Les centralités des pôles les plus structurants de l'armature urbaine, dont le centre-ville de Rennes, peuvent accueillir un développement libre et sans contrainte ni sur la taille des bâtiments ni sur la typologie des besoins car elles ont une fonction à l'échelle du bassin. En cohérence avec le projet d'armature urbaine, le développement commercial des centralités des pôles d'appui au Cœur de Métropole doit accompagner leur croissance démographique.

Dans les centralités de quartier, le développement commercial portera essentiellement sur les besoins courants en lien avec la population communale et notamment celle vivant à proximité afin de ne pas affaiblir les centres villes ou les autres centralités de quartier.

Les centralités des pôles de proximité, en particulier celles des pôles d'appui de secteur, ont vocation à être confortée pour une réponse aux besoins de leur population. Les développements sont libres en lien avec les besoins courants de la population et d'éventuels besoins occasionnels limités. Ces développements doivent être cohérents avec le respect de l'équilibre entre centralités des différentes communes pour favoriser un aménagement équilibré du territoire.

Le SCoT définit également, pour structurer l'armature urbaine et renforcer ses liens avec les commerces, une autre localisation préférentielle pour les commerces : les **zones d'aménagement commercial** (ZACom). Les projets de taille importante répondant aux besoins occasionnels ou exceptionnels, dès lors qu'ils ne peuvent s'installer en centralité, s'implanteront préférentiellement dans une ZACom. Cette concentration des équipements commerciaux dans ces ZACom permet d'une part de moins consommer d'espace agricole et naturel par notamment la mutualisation des espaces de stationnement, et d'autre part, de mieux gérer les flux à la fois des marchandises et des personnes en organisant par exemple des dessertes en transports en commun ou en mode actif. Ces ZACom concernent des sites qui, par leur taille, leur localisation ou leurs caractéristiques urbaines, sont porteurs d'enjeux pour le SCoT en termes d'aménagement du territoire (espace occupé, flux générés...), de qualité urbaine mais aussi de mise en œuvre du projet d'armature urbaine, à savoir les sites commerciaux majeurs et les sites commerciaux des pôles du Cœur de métropole et des pôles structurants de bassin de vie. En dehors de ces pôles, d'autres sites commerciaux font l'objet de ZACom :

- sur des sites commerciaux existants à Vern-sur-Seiche et Chartres- de-Bretagne (pôles d'appui au

Coeur de métropole),

- sur des sites commerciaux majeurs porteurs d'enjeux forts en terme d'aménagement du territoire :
  - **La Route du meuble** présente une offre commerciale spécialisée, avec un large pouvoir d'attraction géographique. Cependant, sa fréquentation reste exceptionnelle pour la clientèle et est déconnectée des bassins d'habitat à proximité. La Route du meuble est traitée par d'autres dispositions du SCoT, notamment le site stratégique de la Route du Meuble.
  - **Village la Forme à Betton**, en discontinuité des secteurs d'habitat et d'emploi, non desservi aujourd'hui par les transports en commun, est situé dans un espace paysager et naturel singulier, qui conforte son positionnement sur des besoins occasionnels et exceptionnels, notamment à vocation de loisirs.

Les ZACom font l'objet d'une délimitation et de prescriptions dans le DAC. 21 ZACom ont été identifiées et font l'objet du DAC.

En dehors de ces localisations préférentielles, **dans le reste de la tache urbaine**, les créations et extensions bien que non souhaitables pourront avoir lieu si plusieurs critères sont satisfaits, notamment en matière d'économie de foncier, de qualité architecturale, d'intégration paysagère, de réduction de leur impact environnemental et si elles ne nuisent pas au principal objectif de renforcement des centralités.

### Dispositions prises dans le DAC

Au-delà des secteurs de « centralités » ou du « reste de la tache urbaine », le SCoT identifie par l'intermédiaire du DAC les périmètres des zones d'aménagement commercial (ZACom) et précise pour chacune d'elles, les conditions d'implantation d'équipements commerciaux au regard de critères d'aménagement du territoire et en cohérence avec le PADD et le DOO.

### Périmètres des ZACom

La délimitation des ZACom repose sur le périmètre actuel de leur emprise urbanisée ou à urbaniser pour favoriser leur renouvellement et limiter la consommation foncière.

Certaines de ces ZACom se trouvent dans des secteurs d'extension urbaine identifiés par les flèches de direction d'urbanisation et donc participant au projet urbain des communes. Ces extensions font partie du potentiel attribué à chaque commune, dans la prise en compte globale des équilibres entre espaces naturels et urbanisés. Les emprises de ces ZACom sont donc intégrées dans le reste de la tache urbaine des communes et englobées par l'urbanisation.

### Réglementation au sein des ZACom

Les élus ont souhaité se doter d'un outil permettant d'encadrer la tendance au développement quantitatif du commerce dans les ZACom afin d'assurer leur amélioration qualitative. Un tel outil contribue par ailleurs à privilégier les centralités et à mener à bien le projet d'armature urbaine.

Ainsi, le DAC précise les modalités de développement au sein des ZACom et introduit des enveloppes de droit à construire plafonnées par ZACom qui permettent, dans un objectif d'équilibre global : de préserver les centralités urbaines, de maintenir les capacités du territoire à poursuivre son rayonnement, de conforter la vocation des pôles structurants de bassin de vie définie par l'armature urbaine.

Dans les ZACom, chaque nouveau développement commercial (extension, création) de plus de 300 m<sup>2</sup> de surface de vente et tout nouveau commerce en ensemble commercial sera comptabilisé et réduira d'autant l'enveloppe constructible de la ZACom.

Toutefois, afin de ne pas freiner les projets d'amélioration qualitative des équipements commerciaux existants, les opérations de modernisation de bâtiments commerciaux accompagné d'une extension limitée ne seront pas décomptées des enveloppes de droit à construire sous certaines conditions.

Le potentiel de développement commercial des ZACom étant encadré, des dispositions particulières de décomptes sont de même définies pour les transferts de surfaces commerciales. Pour favoriser le transfert des activités commerciales vers les lieux privilégiés du commerce que sont les centralités et les ZACom, le DAC précise le décompte de ces transferts dans les droits à construire en fonction de la vocation de l'espace libéré. Si celui-ci est affecté à un autre usage (logements, bureaux...), les surfaces de vente du commerce transférées ne sont pas comptabilisées dans la ZACom d'accueil. En revanche, elles le sont si l'espace libéré reste à vocation commerciale. Pour encourager le maintien des commerces existants dans les centralités, les transferts de la centralité vers une ZACom sont systématiquement décomptés de la ZACom, sauf en cas d'opération de renouvellement urbain dans la centralité (y compris avec du commerce).

En cas de transfert du diffus vers une centralité, aucun décompte n'est effectué puisque les centralités ne sont pas concernées par un potentiel limité de développement. Les éventuels transferts vers le diffus sont très limités et encadrés par le paragraphe 2.1.3 du DOO.

La mise en œuvre des règles relatives aux enveloppes de droits à construire nécessite un suivi continu. Il sera assuré et disponible en permanence grâce à l'exploitation en temps réel des indicateurs de suivi du SCoT, par le syndicat mixte du SCOT du

Pays de Rennes.

Chaque enveloppe de droits à construire sera réduite au fur et à mesure de la réalisation des nouvelles surfaces de planchers à destination de commerce autorisées au sein des ZACom. En effet, seule la réalisation effective de ces nouvelles surfaces permet de considérer que l'enveloppe de droits à construire est réellement « consommée ».

Toutefois, parce que de telles modalités peuvent conduire à autoriser de nouvelles surfaces de planchers à destination de commerce au-delà du plafond fixé au sein de chaque ZACom, il est prévu que les nouvelles surfaces commerciales autorisées soient provisoirement soustraites de l'enveloppe des droits à construire de la ZACOM, dans l'attente de leur réalisation effective. Soit ces nouvelles surfaces autorisées seront effectivement créées et l'enveloppe de droits à construire sera alors définitivement réduite de ces surfaces. Soit la réalisation de ces nouvelles surfaces autorisées n'aura pas lieu ou s'avérera pas ou plus possible, et en pareil cas les droits à construire correspondants seront réattribués au crédit de l'enveloppe de droit à construire de la ZACom concernée.

Au sein des ZACom, pour prendre en compte leurs enjeux urbains spécifiques, le DAC peut identifier des secteurs avec des vocations différenciées en termes d'aménagement et de développement et préciser les principes d'aménagement qui leur sont propres. Les ZACom concernées sont essentiellement celles des sites commerciaux majeurs qui, plus anciens, sont confrontés à des enjeux multiples de modernisation, requalification ou restructuration.

Le DAC fixe également des conditions d'implantation à tout nouveau développement dans les ZACom, en termes d'accessibilité, de qualité architecturale, d'intégration paysagère, d'impact environnemental et d'économie de l'espace. L'objectif visé est l'amélioration qualitative des équipements commerciaux du territoire.

Le cumul des droits à construire prévu dans les ZACom qui sont des plafonds et non des objectifs à atteindre, est de 66 500 m<sup>2</sup> de surface de vente. Cette enveloppe globale est à mettre en perspective avec les 61 000 m<sup>2</sup> de surfaces de plus de 300 m<sup>2</sup> développées sur la période 2006-2011. L'enveloppe définie au SCoT se rapproche ainsi de ce qui a été réalisé ces cinq dernières années (majoritairement dans les sites commerciaux majeurs) et permet de maintenir un équilibre en ne prévoyant pas davantage de surfaces nouvelles, mais en laissant des marges de développements. Ces enveloppes commerciales sont à mettre en perspective avec le prolongement

des objectifs démographiques établis dans le SCoT précédent.

Cette enveloppe a également pour objectif de conforter les centralités, celles-ci n'ayant aucune limite à leur développement, pour tous types de commerces. Dans les ZACom, seuls des commerces répondant aux besoins occasionnels et exceptionnels pourront s'implanter, car les commerces répondant aux besoins courants trouvent leur place en centralité sur la totalité du territoire, au plus près des habitants.

En matière commerciale, les choix faits dans le SCoT reposent sur le projet politique (éclairé par des analyses y compris économiques), en lien avec des critères d'aménagement du territoire : c'est ce projet, fondé sur l'armature urbaine, qui a guidé les choix en termes de répartition de nouvelles surfaces de vente. Les études de marché n'ont été utilisées que sous forme d'indicateurs, pour alimenter la réflexion sur le projet politique. Elles prônent une modération du développement au service de la modernisation et de l'amélioration qualitative des sites, notamment face à la montée du e-commerce impactant de nombreux secteurs d'activités. Elles prônent également le renforcement des centralités urbaines, fragiles sur notre territoire, dans un contexte de vieillissement.

Les enveloppes de droits à construire ne concernent que les ZACom. Elles visent à accompagner la modernisation des sites les plus importants de l'armature urbaine et le développement mesuré de quelques-uns en limitant la consommation foncière.

Cette répartition est mesurée et équilibrée et s'inscrit en cohérence avec les dynamiques démographiques observées sur le territoire et les projets engagés.

Il s'agit :

- d'une part d'assumer le rôle de métropole régionale sur son bassin de vie, et donc d'identifier des possibilités de création de nouvelles surfaces dans les sites commerciaux majeurs, accompagnant généralement des projets de modernisation ;
- d'autre part, de rendre possible le fonctionnement du projet politique de l'armature urbaine en donnant la possibilité aux pôles structurants de bassin de vie de jouer pleinement leur rôle, notamment sur le plan commercial (alternative de proximité pour limiter les déplacements contraints).

La répartition de cette enveloppe se fait ainsi en cohérence avec le projet d'armature urbaine :

- les ZACom du Coeur de Métropole : en cohérence avec le rôle du Coeur de métropole, les sites majeurs le long de la rocade participent au rayonnement et à l'attractivité du territoire. La continuité de la rocade, qui les relie tous, forme un système urbain et commercial spécifique : bien qu'ayant chacun leurs particularités, ces sites, notamment

de par leur localisation en entrées de ville, ont des enjeux urbains similaires et participent d'une cohérence d'ensemble. Ce système urbain homogène que l'on peut qualifier de « système rocade » permet d'identifier, pour les sites majeurs une enveloppe mutualisée de 12 000 m<sup>2</sup> dans la mesure où ils constituent un continuum commercial pour les consommateurs du fait de leur interdépendance. Leurs enjeux similaires de modernisation, d'insertion dans le tissu urbain et d'accessibilité en transports en commun justifient que leurs droits à construire soient mutualisés sans toutefois permettre à l'un des sites concernés de dépasser 40 % des droits à construire cumulés, ceci dans un objectif de respect des équilibres à l'échelle du territoire et de lisibilité pour le SCoT. La mobilisation de cette enveloppe se fera prioritairement dans les sites commerciaux n'ayant pas connu de modernisation récente et présentant des enjeux majeurs de requalification urbaine ou de mutations fonctionnelles s'inscrivant dans un projet urbain. Cette enveloppe mutualisée de 12 000 m<sup>2</sup> de droits à construire est nécessaire au maintien du rayonnement commercial du territoire qui passe par la modernisation et la restructuration des sites commerciaux majeurs existants. Ils ont vocation à répondre prioritairement aux besoins exceptionnels et s'inscrivent ainsi dans une logique d'ensemble vis-à-vis des pôles structurants de bassin de vie et des centralités.

- Les ZACom des pôles structurants de bassin de vie : les droits à construire accordés globalement à l'ensemble des pôles structurants de bassin de vie s'élève à 16000 m<sup>2</sup>, ce qui montre la volonté de développer la fonction commerciale de ces pôles et ainsi accompagner le projet d'armature urbaine, tout en s'inscrivant dans une logique de complémentarité entre le rôle des sites majeurs et celui des centralités. Afin de permettre à ces pôles de remplir leur rôle inscrit dans le projet d'armature urbaine, notamment pour structurer leur bassin de vie et limiter les déplacements contraints vers le Coeur de métropole, une enveloppe de droit à construire de 3000 m<sup>2</sup> a été attribuée à chaque ZACom des pôles structurants de bassin de vie, afin qu'elles puissent conforter l'offre de réponse aux besoins occasionnels de ces pôles en leur permettant d'accueillir des moyennes surfaces spécialisées dans la gamme d'activités attendues progressivement sur ces pôles. Cependant afin de ne pas fragiliser leur centralité, ces ZACom ne peuvent pas développer de galeries commerciales, ni l'implantation de commerce ayant vocation à s'implanter dans les centralités.

Deux particularités : La ZACom de la Métairie à Melesse fait exception à la règle en ayant une enveloppe de droit à construire inférieure car Cap Malo,

site majeur implanté également sur la commune, répond déjà aux besoins occasionnels du bassin de vie. Le pôle de Pacé est également spécifique car il intègre un site commercial majeur répondant également aux besoins occasionnels et exceptionnels du bassin de vie. De plus, une grande partie des nouvelles surfaces concernent l'extension de Rive Ouest à Pacé, projet inscrit dans le SCoT précédent, lancé dès 2009 et accordé en CDAC courant 2014. Ce projet a pour objectif de s'appuyer sur la dynamique d'Ikéa pour contribuer au rayonnement commercial en complémentarité avec les sites majeurs existants sur le territoire.

- Les ZACom des pôles d'appui au Coeur de Métropole : compte tenu de la volonté de conforter les pôles structurants de bassin de vie et de la proximité de ces pôles avec les sites majeurs du Coeur de Métropole, l'enveloppe de droit à construire de ces ZACom est plus limitée et fixée à 1000 m<sup>2</sup> afin de leur permettre d'accompagner la croissance démographique.

## Dispositions propres à chaque ZACom

### *Les ZACom des sites majeurs du Coeur de Métropole*

Les sites majeurs du Coeur de métropole, compte tenu de leur proximité le long de la rocade et de leurs enjeux urbains communs, fonctionnent comme un « continuum commercial ». De ce fait, ils disposent d'une enveloppe mutualisée de droit à construire de nouvelles surfaces commerciales de 12 000 m<sup>2</sup> dans la limite maximale de 40 % par site.

### *ROUTE DE LORIENT*

Créé dans les années 50, le Parc d'activités (PA) Ouest est une des plus anciennes zones d'activités du territoire et s'étend sur 139 ha sur Rennes et Vezin Le Coquet. Localisé à proximité de la rocade, traversé par la RN24, il constitue l'une des principales entrées de ville, bénéficiant d'une bonne desserte urbaine en transport en commun. Progressivement intégrée dans le tissu urbain rennais, cette ancienne zone industrielle a muté peu à peu vers des activités de service, mais aussi de façon éparse vers le commerce depuis les années 90, regroupant ainsi aujourd'hui plus de 16 800 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales. Elle est aujourd'hui une zone mixte, menacée par un risque de friche industrielle. Les enjeux urbains de ce secteur site et les mutations à venir notamment celle d'une partie du site de la Barre-Thomas justifient le classement de l'ensemble de la zone en ZACom afin d'encadrer l'implantation de commerces et faciliter ainsi la réorganisation urbaine dans le cadre d'un projet d'ensemble. Des études en cours ont identifié plusieurs secteurs aux enjeux urbains différents au sein de cette zone.

Faisant partie intégrante d'un des douze sites stratégiques d'aménagement inscrit au SCoT, « Porte de Lorient », la réflexion urbaine en cours doit permettre d'une part de limiter l'éparpillement des commerces en organisant la mutation commerciale de la zone pour lui donner plus de visibilité notamment sur la Barre Thomas, site en connexion directe avec la Ville de Rennes et d'autre part, de rendre possible la modernisation et la requalification commerciale le long de l'axe de la RN24. Dans le reste de la zone, l'objectif est d'encadrer le développement commercial afin de préserver des activités économiques notamment industrielles et artisanales aux portes de la ville, mais aussi dans le prolongement du projet Vilaine Aval, de donner la possibilité de muter vers plus de mixité urbaine.

Le périmètre de la ZACom Route de Lorient a été délimité à partir des contours de la zone d'activités actuelle, réduite au nord et au sud des plus grandes parcelles qui accueillent aujourd'hui encore, des entreprises artisanales ou industrielles, et ne présentant pas les mêmes problématiques.

Du fait de son appartenance au « système rocade », et présentant des enjeux urbains similaires avec les autres sites majeurs du Coeur de Métropole, le potentiel de développement commercial de la ZACom Route de Lorient fait partie de l'enveloppe mutualisée du Coeur de Métropole.

#### **NORD ROCADE**

La ZACom Nord Rociade est située dans une des plus anciennes zone d'activité de l'agglomération, la ZA Nord Rennes Saint-Grégoire. Localisée au nord de Rennes, en intra-rocade, à proximité immédiate de la rocade, cette ZA est un site d'activités mixte avec une forte dominante commerciale sur sa partie nord et le long des axes d'entrées de villes (Route de Saint-Malo et Avenue Gros Malhon). Des activités artisanales et de commerce (principalement de gros) sont présentes au centre de la zone (Donelière, Trois Fontaines) et sur la partie Est, cohabitent du tertiaire, de l'industrie et un lycée. D'autre part, à l'ouest de la zone se développe un nouveau quartier d'habitat (ZAC de Beauregard, Beauregard Quincé et de la Porte de Saint-Malo).

Les enjeux urbains sur ce site justifient la création d'une ZACom Nord Rociade. Le périmètre de cette ZACom a été défini à partir de l'emprise foncière actuelle de la ZA déduite des espaces situés à l'est de la rue Bahon Raut, qui accueillent des activités autres que commerciales. Afin de prendre en compte les enjeux spécifiques, des secteurs différenciés en termes d'aménagement et de développement ont été identifiés sur cette zone<sup>2</sup>.

La rénovation récente du complexe commercial de

Saint-Grégoire - Centre Leclerc et celle à venir de Grand Quartier ainsi que le développement de nouveaux quartiers d'habitat à l'ouest, pose la question de la restructuration de la partie nord de la zone afin de créer à terme un pôle de commerce urbain, le long de l'axe Chesnay Beauregard. Le DAC, par la définition de vocations différenciées, indique que le développement commercial doit prioritairement se localiser dans cet espace interstitiel, les deux complexes commerciaux ne pouvant bénéficier que d'un développement limité. D'autre part, sur le reste de la zone, trois orientations ont été identifiées qui justifient le classement en secteur de mutation : conforter la vocation artisanale des secteurs de la Donelière et des Trois Fontaines, développer de la mixité urbaine au sud de la zone, le long de la Route de Saint-Malo et l'avenue Gros Malhon, créer des quartiers d'habitat assurant la jonction entre Beauregard et le Canal Saint-Martin.

#### **ALMA**

Le site Alma, implanté au début des années 1970, est un des premiers et des plus grands centre commerciaux de Bretagne. Il est situé au sud de la ville, en intra-rocade, à proximité immédiate de la rocade grâce à l'échangeur de la Porte de Nantes et en bordure de l'avenue Fréville qui constitue une entrée de ville majeure. Il bénéficie de la desserte de la station de métro Henri Fréville située à 650 m de l'entrée du centre commercial. Le centre commercial a bénéficié en 2013 d'une restructuration importante de sa galerie commerciale et de ses abords, créant une nouvelle entrée au nord vers le quartier de Bréquigny. L'enjeu est, compte tenu de sa situation en tissu urbain dense, marquant l'entrée de ville, et de la desserte du métro, de poursuivre la restructuration engagée, en améliorant encore son insertion urbaine notamment en modernisant le reste du site et en ouvrant davantage vers le quartier au nord.

Etant donné les flux générés par l'offre existante et les enjeux urbains, ce site fait l'objet d'une ZACom. Le périmètre de celle-ci est délimité à partir de l'emprise foncière actuelle.

#### **SUD ROCADE**

Sur Chantepie, la ZACom Sud Rociade est composée des zones d'activités des Loges (14 ha) et des Logettes (7 ha) ainsi que du Parc d'activité Rociade sud. Elle est située à proximité de la rocade sud, en bordure ouest de la zone agglomérée de Chantepie et est séparée du centre-ville de la commune par la route de Châteaugiron. Cette ZACom est aujourd'hui à dominante commerciale. Ce secteur correspond à un endroit stratégique pour l'agglomération et la commune de Chantepie. Proche du centre-ville, le secteur des Loges/Logettes représente une opportunité de densification importante. Les enjeux identi-

<sup>2</sup> Audiar - « Renouveau urbain de la zone d'activités Nord Rennes Saint-Grégoire » - publié en mai 2014.



fiés sur ce site sont de retrouver une connexion avec le centre-ville, de résoudre durablement les problèmes d'accessibilité et de circulation générés par l'activité commerciale, de développer la mixité et de recréer une urbanité valorisante.

Les flux générés par l'offre commerciale présente sur cette zone et les enjeux urbains justifient son classement en ZACom. Le périmètre de cette ZACom est délimité à partir de l'emprise foncière actuelle des trois zones d'activités pré-citées à l'exception des parcelles situées au sud de la zone des Logettes qui sont occupées par des activités non commerciales. Afin de prendre en compte les enjeux spécifiques, des secteurs différenciés en termes d'aménagement et de développement ont été identifiés. Les enjeux urbains portent essentiellement sur les secteurs Loges/Logettes. Le Parc d'activité Rociade Sud plus récent porte un enjeu de modernisation des équipements existants avec un développement commercial limité.

#### **CLEUNAY**

Le site de Cleunay à Rennes est situé à l'ouest de la ville, en intra-rocade, à proximité immédiate de la rocade de Rennes. C'est un site à vocation commerciale. Compte tenu de l'offre commerciale présente et de sa localisation à proximité à la fois de la rocade et des quartiers d'habitat rennais, Cleunay est un des sites commerciaux les plus générateurs de flux, ce qui justifie son classement en ZACom.

La ZACom de Cleunay comprend l'emprise foncière actuelle du centre commercial du Leclerc et un ensemble de commerce situé de l'autre côté de la rue Louis Buffon. Afin de prendre en compte ses enjeux spécifiques de développement, des secteurs différenciés en termes d'aménagement ont été identifiés. Un enjeu porte sur la modernisation des équipements existants de la partie nord, dans le cadre d'un projet d'ensemble en lien avec l'arrivée du métro (station Cleunay prévue à 800 m), l'ouverture du quartier Cleunay vers le nord et la valorisation du stade de la route de Lorient situé de l'autre côté de la Vilaine. En revanche, l'enjeu sur la partie Sud est celui d'une mutation progressive vers davantage de mixité.

#### **RIGOURDIÈRE**

Le site de la Rigourdière à Cesson-Sévigné est situé à l'est de la ville, en intra-rocade, à proximité immédiate de la rocade. Ce site apparaît aujourd'hui vieillissant, en décalage avec les attentes des consommateurs. Il se compose d'un centre commercial comprenant un hypermarché ainsi que quelques moyennes surfaces spécialisées. La ZACom est délimitée au sud par la rocade, à l'est par la route de Domloup, au nord la route de Paris et à l'ouest par le Parc du Bois de la Justice et le fuseau de la LGV.

Compte tenu de l'offre commerciale présente et de

sa localisation à proximité à la fois de la rocade et de zones d'activités comptant de nombreux emplois, La Rigourdière est un site commercial générateur d'importants flux, ce qui justifie son classement en ZACom.

L'enjeu principal de ce site est l'amélioration de la qualité architecturale et de l'intégration urbaine et paysagère et la modernisation de l'équipement commercial et notamment de la galerie.

#### **LA GAITÉ**

Le site de la Gaité à Saint-Jacques de la Lande est situé le long de la RD177 (axe Rennes Redon), à proximité immédiate de la rocade. Ce site se compose au nord d'une grande surface de bricolage et au sud de la ZA de la Gaité, séparés par la route du Temple du Blossne. Compte tenu de l'offre commerciale présente, génératrice de nombreux flux, et des enjeux urbains liés à sa localisation en entrées de ville, le site commercial de la Gaité fait l'objet d'une ZACom. Celle-ci est délimitée au nord par la rocade, à l'est par la ligne de chemin de fer, à l'ouest par la D177 et au sud par les limites de la ZA de la Gaité. Afin de prendre en compte les enjeux spécifiques de cette zone, des secteurs différenciés en termes d'aménagement et de développement ont été identifiés au sein de la ZACom.

L'enjeu est de maintenir l'activité commerciale dans la partie Nord en permettant la modernisation des équipements existants. À l'inverse, sur la partie Sud, l'enjeu est d'introduire progressivement de la mixité notamment par la création de logement.

#### **Autre ZACom du Coeur de métropole**

##### **LES LONGCHAMPS**

Le site des Longchamps à Rennes est situé au nord-est de la ville, le long de la route de Fougères, face à la ZAC Saint-Sulpice et à proximité d'Atalante Beau-lieu. Il comprend le centre commercial des Longchamps ainsi que la partie sud de la route de Fougères composée en partie de commerce. Compte tenu de l'offre commerciale présente génératrice de flux et des enjeux de requalification de cette entrée de ville, ce site commercial fait l'objet d'une ZACom. Celle-ci est délimitée au nord par la route de Fougères, à l'est par la route du Clos Courtel et au sud par la rue Xavier Grall.

Les enjeux sur ce site sont d'une part la modernisation des équipements commerciaux du centre commercial des Longchamps, la concentration des activités commerciales et la mutation progressive de la route de Fougères vers davantage de mixité urbaine. Le DAC ne définit pas de droits à construire sur cette ZACom, mais des objectifs de développement urbain.

### **Les ZACom des pôles structurants de bassin de vie**

Dans les Pôles structurants de bassin de vie, les ZACom doivent être renforcées sur les besoins occasionnels, pour qu'ils jouent bien leur rôle de pôle structurant à l'échelle de leur bassin de vie. Pour cela, un potentiel de nouvelles surfaces de vente de 3 000 m<sup>2</sup> leur est affecté, ce qui correspond, à titre d'exemple, à une, voire deux, moyennes surfaces spécialisées structurantes. Cependant, Pacé et Melesse ont des dispositions spécifiques différentes, du fait de la proximité des sites commerciaux majeurs de Rive Ouest (pour Pacé) et de Cap Malo (pour Melesse).

#### **RIVE OUEST**

Rive Ouest à Pacé est situé à l'entrée de la ville, le long de l'axe Rennes-Saint-Brieuc. Ce site accueille le centre commercial Opéra, quelques grandes surfaces spécialisées ainsi qu'une grande enseigne de mobilier-décoration qui rayonne bien au-delà des limites du Pays de Rennes. L'extension de Rive Ouest prévoit d'une part, la création, au nord du site actuel, d'une zone d'activité mixte et d'autre part, à l'est, derrière l'enseigne de mobilier-décoration, l'implantation d'un nouveau centre commercial, afin de maintenir le rayonnement commercial du territoire. La création de ce centre commercial, déjà inscrit dans le SCoT de 2007 a fait l'objet d'une autorisation en CDAC en février 2014. En cohérence avec la vocation de la route du Meuble, le site Rive Ouest n'a pas vocation à accueillir des nouvelles grandes surfaces spécialisées dans le secteur du meuble.

Les flux générés par l'offre commerciale existante et à venir justifient le classement de ce site en ZACom. Le périmètre de la ZACom est défini par l'emprise foncière actuelle de Rive Ouest ainsi que les 20 ha prévus pour réaliser le nouveau projet commercial, surfaces déjà intégrées dans la tache urbaine au SCoT de 2007.

Afin de prendre en compte les enjeux spécifiques de cette zone, des secteurs différenciés en termes d'aménagement et de développement ont été identifiés au sein de la ZACom : modernisation de la zone commerciale actuelle notamment la galerie commerciale et développement commercial sur l'extension. Compte tenu de l'objectif de renforcement du rayonnement commercial du Pays de Rennes, en cohérence avec les orientations du SCoT de 2007, les droits à construire de nouvelles surfaces commerciales pour cette ZACom sont de 28 000 m<sup>2</sup>.

#### **CAP MALO**

**Le site de Cap Malo** se situe sur les communes de Melesse et La Mézière, le long de l'axe Saint-Malo/Rennes (D137), à proximité immédiate d'un échangeur. Il est traversé par la D27 qui mène à Melesse (4 km). Ce site à dominante commerciale et de loisirs,

accueille également des entreprises. Il bénéficie en plus de nombreuses enseignes commerciales, de plusieurs restaurants, d'un multiplexe et d'un bowling. Les flux générés par cette offre (1,5 millions de passages/an) justifient la création d'une ZACom sur ce site.

Le périmètre de cette ZACom est défini à partir de l'emprise foncière actuelle de la ZAC Cap Malo, de son extension au nord ainsi que de la ZA Millé, à l'exception de golf et du lotissement d'habitat au sud. L'extension au nord a pour objectif d'accueillir des activités mixtes.

#### **BRUZ - SITE DE MONS-ROUAUDIÈRE**

Le site retenu pour la ZACom de Bruz s'inscrit dans le futur quartier de Mons Rouaudière. Ce quartier accueillera majoritairement de l'habitat mais comprendra également une zone d'activités à vocation mixte (commerces, artisanat et services). Située à l'ouest de la commune, cette future zone d'activités de 3,6 ha se trouve en continuité directe du tissu urbain existant : au sud du récent quartier du Vert Buisson et dans le prolongement à l'ouest de la zone d'habitat de la Rabine. Elle est directement accessible depuis le rond-point existant avenue Jan, accès principal au centre-ville en venant de la route Rennes-Redon et est situé à 1,4 km de la Place du Dr Joly et à 650 m de la Place du Vert Buisson, ce qui la rend accessible par les modes de déplacement actif.

Le choix de la commune s'est porté sur la création d'une nouvelle zone d'activités car il n'existe aucune disponibilité foncière présentant les capacités d'accueil suffisantes autour des sites commerciaux existants que sont le centre-ville et le Vert Buisson. En effet, la ZACom doit être en mesure de développer 3 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de droits à construire, comme pour l'ensemble des zones commerciales des pôles structurants de bassin de vie. Cette enveloppe doit permettre de constituer une alternative crédible aux pôles majeurs sur les besoins occasionnels.

#### **CHÂTEAUGIRON – SITE UNIVER**

Créé début 2013 suite au transfert de l'hypermarché, le site commercial UNIVER à Châteaugiron est situé au sud de la D92 et de la D34 (Route de Nouvoitou). Une passerelle située au-dessus de la D92 permet la liaison piétonne avec le centre-ville. Outre le nouvel hypermarché et sa galerie, ce site est composé d'un ensemble commercial d'une dizaine de commerces. Compte tenue de l'offre commerciale et de la localisation du site, les flux générés sont importants, ce qui justifie le classement de ce site en ZACom.

Le périmètre de la ZACom a été délimité selon l'emprise foncière actuelle du site commercial étendu de manière limitée à l'ouest afin de permettre l'accueil de 3 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de droits à construire,

défini de manière uniforme à l'ensemble des zones commerciales des pôles structurants de bassin de vie. L'emprise de la zone est de 21,8 hectares à laquelle il convient d'ôter la marge de recul le long de la RD imposée par le département (5,1 hectares), la protection de la zone humide (1,1 hectare). Au sein de ces 15,6 hectares constructibles restants, la zone Univer comporte de nombreux espaces verts et la présence d'un bassin tampon, d'espaces gelés dans le cadre de fouilles archéologiques.

#### **LIFFRÉ – SITE BEAUGÉ**

La Zacom de Beaugé à Liffré est située en bordure de l'A84 à proximité de l'échangeur (n°27), au sein du site stratégique économique qui associe plusieurs Zones d'activités (artisanale, industrielle, logistique et commerciale). L'offre commerciale présente en fait un pôle important pour l'ensemble du bassin de vie. Sa diversification pourra être réalisée au sein du périmètre actuel afin de favoriser la densification du site. Une enveloppe de 3 000 m<sup>2</sup> de droits à construire a été attribuée au site de Beaugé, au même titre que les autres Zacom des pôles structurants de bassin de vie afin de compléter et diversifier son offre commerciale et ainsi d'être une véritable alternative aux pôles majeurs.

#### **MORDELLES – SITE LES PLATANES**

Le site commercial des Platanes est situé au nord de la ville, au sein de la zone artisanale des Fontenelles, en continuité du tissu urbain, en bordure de la RD224 (rue de Rennes).

Le périmètre de la Zacom correspond à l'ensemble de la zone artisanale des Fontenelles ainsi qu'une extension au nord de la zone, afin de permettre, compte tenu de la densité actuelle de la ZA, l'accueil d'une moyenne surface. Cette extension au nord se trouve dans un secteur d'extension urbaine identifié par les flèches de direction d'urbanisation et s'inscrit dans un projet global de création d'un nouveau quartier. Le lien entre cette extension et le centre commercial des Platanes au sud-ouest du site qui concentre les commerces aujourd'hui, passe par la constitution d'un linéaire commercial le long de la rue des Platanes qui doit faire l'objet d'un réaménagement de son espace public. C'est pourquoi, la partie nord de la rue des Platanes est classée en secteur de développement tout comme l'extension de la zone, alors que le reste de la Zacom est en secteur de modernisation.

Comme dans les autres pôles structurants de bassin de vie, une enveloppe de 3 000 m<sup>2</sup> de droits à construire a été attribuée à la Zacom des Platanes afin de compléter et diversifier l'offre commerciale du pôle et ainsi constituer une alternative « de proximité » aux pôles majeurs.

#### **SAINT-AUBIN-D'AUBIGNÉ – SITE DE SAINT-MÉDARD**

Le site de Saint-Médard se situe à l'ouest du bourg en continuité de l'urbanisation existante, le long de la RD106, face au nouveau quartier d'habitat la ZAC du Chêne Romé. Les flux générés par l'offre commerciale existante et la présence de friche commerciale justifient le classement de ce site en Zacom.

Le périmètre de cette Zacom a été défini sur la base de l'emprise de l'actuel superperpamarché et de la friche commerciale (de l'ancien supermarché) située de l'autre côté de la rue du Chêne Sec, afin de privilégier le développement sur site, en renouvellement urbain. Comme dans tous les autres pôles structurants de bassin de vie, l'enveloppe de droits à construire de nouvelles surfaces de vente est de 3 000 m<sup>2</sup> afin de développer une offre susceptible de constituer une « alternative » aux pôles majeurs. Cependant, compte tenu de l'offre actuelle et du statut particulier de pôle structurant de bassin de vie « en devenir » de Saint-Aubin d'Aubigné, cette zone pourra accueillir sur le secteur situé à l'ouest de la rue du Chêne Sec, des activités répondant aux besoins occasionnels mais aussi aux besoins courants du bassin de vie en lien avec du développement démographique progressif de la commune et de son bassin de vie. Un second secteur situé à l'est de la rue du Chêne Sec a pour objet de permettre une opération mixte (logements, services, commerces). Dans ce secteur, ne peuvent être accueillies que des activités répondant aux besoins occasionnels afin de ne pas fragiliser les commerces du centre bourg.

#### **MELESSE – SITE DE LA MÉTAIRIE**

Le site de la Métairie se situe à l'ouest de la RD 82 et au sud de la D28 qui mène à la Mézière. La D82 sépare le site du centre-bourg de Melesse.

Le périmètre de la Zacom a été défini sur la base de l'emprise actuelle de la zone d'activité de la Métairie, zone principalement à vocation commerciale. Melesse, pôle structurant de bassin de vie, dispose également sur son territoire, du site commercial majeur Cap Malo à moins de 4 km du centre-bourg, qui répond aux besoins occasionnels et exceptionnels du bassin de vie. C'est pourquoi l'enveloppe de droits à construire du site de la Métairie est plus limitée que dans les autres pôles structurants, 1 000 m<sup>2</sup> contre 3 000 m<sup>2</sup>.

#### **Les Zacom des pôles d'appui au Coeur de Métropole**

#### **VERN-SUR-SEICHE – SITE DU VAL D'ORSON**

Le site du Val d'Orson est situé au nord de la commune, à 3,3 km du centre-bourg, en bordure de l'axe Rennes-Angers (D163). Ce site accueille à la fois des activités tertiaires, artisanales, de loisirs et commerciales avec notamment un hypermarché et

un ensemble commercial. Ce site est desservi par la ligne 59 (37 arrêts/j\*2).

Le flux de déplacement généré par l'offre commerciale présente sur ce site justifie le classement de celui-ci en ZACom. La ZACom a été délimitée à partir du périmètre de l'ensemble de la zone d'activité du Val D'Orson.

Compte tenu de la proximité de Vern-sur-Seiche, pôle d'appui du Cœur de Métropole, aux sites majeurs localisés autour de la rocade de Rennes, et de la volonté de conforter les pôles structurants de bassin de vie, l'enveloppe de droit à construire des surfaces de vente est limité à 1 000 m<sup>2</sup>. Cette surface doit permettre, si besoin, la modernisation des commerces présents. Toutefois, cette enveloppe de nouvelle surface de vente concerne, comme pour toutes les ZACom, uniquement la réponse aux besoins occasionnels et exceptionnels.

#### **CHARTRES-DE-BRETAGNE – SITE LA CROIX AUX POTIERS**

Le site de la Croix aux Potiers à Chartres-de-Bretagne est situé au nord ouest de la commune, entre les routes de Rennes, de Bruz et de Chartres. Cette zone d'activité est à vocation artisanale, petite industrie et commerciale.

Le périmètre de la ZACom a été défini sur les délimitations de la zone d'activités.

Compte tenu de la proximité de Chartres de Bretagne, pôle d'appui du Cœur de Métropole, aux sites majeurs localisés autour de la rocade de Rennes, et de la volonté de conforter les pôles structurants de bassin de vie, l'enveloppe de droit à construire des surfaces de vente est limité à 1 000 m<sup>2</sup> afin de permettre, si besoin, la modernisation des commerces présents. Toutefois, cette enveloppe de nouvelle surface de vente concerne, comme pour toutes les ZACom, uniquement la réponse aux besoins occasionnels et exceptionnels.

#### **Les ZACom indépendantes de l'armature urbaine**

##### **ROUTE DU MEUBLE/ROUTE DE SAINT-MALO**

**Le site de la Route du Meuble** est situé le long de l'ancienne Route de Saint-Malo (D637) et s'étire sur plus de 10 km de Montgermont et La Mézière en passant par La Chapelle des Fougeretz, Saint-Grégoire et Melesse. Créée il y a 40 ans, la Route du Meuble, du fait de la concentration de surfaces liées à l'équipement de la maison, présente un rayonnement important et singulier. Rayonnant sur une large zone géographique, elle est fréquentée de manière ponctuelle par la clientèle et est déconnectée des bassins d'habitat à proximité. Tous ces éléments en font un site commercial majeur indépendant de l'armature urbaine.

La Route du Meuble est composé d'un chapelet de

zones d'activités et de commerces autour de la thématique de l'aménagement de la maison.

Le SCoT définit deux séquences distinctes en fonction des enjeux urbains : la séquence sud située sur Montgermont et La Chapelle des Fougeretz et la séquence Nord sur Melesse, La Mézière, La Chapelle-des-Fougeretz, Saint-Grégoire.

La Séquence Sud comprend la zone Décoparc sur Montgermont et la zone sur la Brosse de La Chapelle des Fougeretz. Les périmètres ont été définis à partir des emprises foncières des zones d'activités existantes. Sur cette séquence, l'objectif n'est pas de développer de manière importante les surfaces commerciales : d'une part permettre la modernisation des équipements existants sur le site de Décoparc, et d'autre part favoriser la mutation progressive de la zone de la Brosse vers d'autres activités que commerciales.

La séquence Nord comprend plusieurs zones d'activités voisines entre Confortland sur la commune de Melesse et Montgerval sur la commune de La Mézière. Compte tenu de la proximité de cette séquence avec le site du Cap Malo, une réflexion globale est en cours. Un des enjeux de ce secteur porte sur la nécessité de favoriser le regroupement et la synergie des commerces notamment ceux implantés sur la Route du Meuble. Cependant, les lieux les plus opportuns pour cette réorganisation ne sont pas encore définitivement arrêtés. C'est pourquoi une enveloppe de droit à construire de 4 500 m<sup>2</sup> est mutualisée entre Cap Malo et Route du Meuble Séquence Nord.

##### **VILLAGE LA FORME - BETTON**

Le Village La Forme de Betton se situe au sud de la ville, à 4,6 km du centre-bourg. L'accès principal se fait au niveau de la D29 (2<sup>ème</sup> ceinture), un échangeur permet d'accéder à l'allée principale de la zone commerciale. Le concept de cette zone est d'associer au sein d'un même espace, le sport, la forme et le commerce. Ainsi aux enseignes commerciales et de restauration présentes, il faut ajouter la présence de terrains multisports, d'un accrobranche, de sentiers de randonnée et de pistes cyclables qui relie le site aux GR. La nature des activités proposées sur ce site et sa déconnexion physique du centre-ville de Betton, en font une zone à part, indépendante de sa commune d'implantation et donc de l'armature urbaine. Les flux générés par l'offre spécifique de cette zone (estimé à 1,1 million par an) justifient la création d'une ZACom.

Le périmètre de la ZACom est celui de la zone inscrite en zone UI au PLU de Betton, limitée au sud par un vallon qui assure une continuité écologique entre la Forêt de Rennes et le Canal d'Ille et Rance et qui dispose d'un MNIE « Les Prairies de Bel Air ». Dans le Scot de 2007, cette zone « Pluvignon » (32 ha) ainsi

que celle située au sud du Vallon, « la Bunelais » (16 ha), étaient considérées comme un seul et même pôle commercial majeur et étaient inscrites dans la tache urbaine. Seule la partie Nord pourra développer des activités commerciales en accompagnement de la diversification de cette zone notamment vers des activités de sport et loisirs. Ces activités de sport et de loisirs nécessitent de grands espaces, c'est pourquoi l'ensemble du périmètre de « Pluvignon » a été conservé y compris les 14 ha de parcelles non urbanisées. Cependant dans cette zone, le développement commercial est restreint, l'enveloppe de droits à construire des surfaces commerciales nouvelles s'élève à 3 000 m<sup>2</sup>. Ne disposant pas à ce jour de projet précis concernant la localisation des futurs développements commerciaux, l'ensemble de la zone de 14 ha est inscrite en secteur de développement, étant bien entendu que ceux-ci devront respecter les conditions d'implantation d'équipements commerciaux notamment la densité.

## LES SITES STRATÉGIQUES

### Explication des choix du PADD

Certains sites situés aux grandes entrées du Pays de Rennes, sur des noeuds de communication ou de logistique présentent des enjeux croisés économiques, urbains, paysagers, naturels et sont porteurs d'une fonction de rayonnement. Ces sites, qui recouvrent plusieurs communes voire plusieurs EPCI, ont donc été identifiés comme sites stratégiques d'aménagement nécessitant des interventions spécifiques et partenariales.

Quelques « entrées de ville », le long des grands axes routiers, proposent des situations particulièrement compliquées : paysage hétéroclite de façades commerciales, enseignes et publicités, traitement minimum du paysage et des espaces publics. Ce sont des espaces souvent linéaires, en extension continue, aux limites de la ville. Leur urbanisation relève d'une mécanique rodée dictée par des besoins économiques ; Implantation de commerces et d'activités bénéficiant d'une bonne accessibilité, d'un effet vitrine, d'un foncier peu onéreux et rapidement disponible. Elles font depuis longtemps l'objet d'une préoccupation déjà ancienne pour les aménageurs et élus mais aussi depuis peu d'un nombre croissant d'habitants. Ces entrées de ville apparaissent pourtant comme un territoire complexe où se jouent les enjeux de la ville contemporaine. Elle est urbaine, répondant au besoin de services de ses habitants, elle se doit d'être dense pour affirmer les polarités, distendue pour laisser la place à des espaces naturels, resserrée pour le besoin de transports en commun, en archipel pour maintenir les espaces naturels et

agricoles. Soumises à des tensions importantes, le développement urbain de ces secteurs est susceptible, à terme, soit de remettre en cause les principes même de la ville archipel, notamment les coupures d'urbanisation définies au SCoT.

D'autres sites stratégiques sont concernés par des projets plus spécifiques, à vocation économique, urbaine, de parc nature...

Ils sont tous porteurs de l'image et d'enjeux d'échelle Pays et caractérisés par l'ampleur des projets qu'ils porteront.

Concernant l'articulation entre sites stratégiques du SCoT et armature urbaine, il faut rappeler qu'un site stratégique n'est pas un site de développement prioritaire du Pays. C'est un lieu où la complexité des enjeux de déplacements, de fonctionnement des zones d'activités économiques ou commerciales, de développement résidentiel, d'environnement, les tensions qui existent sur le foncier (ce sont souvent des entrées de ville) et le paysage nécessitent une approche particulière et concertée entre les communes concernées. Cette approche peut déboucher sur des projets urbain ou paysager (comme c'est le cas pour Vilaine aval) mais ils n'impliquent pas que ces sites connaissent des développements particuliers en dehors de ceux prévus pour les communes en tant que tel, d'ailleurs, les sites stratégiques ne disposent pas, à ce titre, de potentiels d'urbanisation particuliers.

Le SCoT, en faisant de ces secteurs des sites stratégiques, propose que des études locales soient menées à des échelles intercommunales, dans le respect des dispositions du SCoT, afin de parvenir à des solutions concrètes d'aménagement. Des études ont déjà été menées et d'autres sont actuellement en cours sur ces sites.

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO identifie les sites par un cadrage cartographique et présente les enjeux et objectifs généraux d'organisation et de programmation relatifs à chaque site. Ces objectifs sont à prendre en compte par les documents d'urbanisme, les opérations d'aménagement et de création ou modification des infrastructures principales.

Par rapport au précédent SCoT, deux sites ont été ajoutés pour tenir compte des enjeux économiques propres à l'axe Paris-Rennes et du projet de parc nature métropolitain sur la vallée Vilaine aval. Le site stratégique sur l'axe Est-Ouest a été supprimé puisque réalisé depuis le SCoT de 2007.

Aujourd'hui, sur les douze sites stratégiques d'aménagement, neuf études sont engagées (sites n°1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 et 11) et font notamment l'objet d'analyses environnementales et d'un état initial. Ces études réalisées, ou à réaliser, intègrent notamment

des analyses sur les questions de mobilités. Des évaluations et simulations sont ou seront élaborées pour prendre en compte notamment les relations entre urbanisme et déplacements.

Une des vocations du SCoT est de rendre possible la réalisation des projets sur le territoire, dans le cadre d'orientations à décliner au niveau local. L'identification des sites stratégiques s'inscrit dans cette logique en mettant en valeur des secteurs porteurs d'enjeux et de potentiels spécifiques mais avec des thématiques transversales (et pas seulement économique). Ces réflexions devront être menées à l'échelle intercommunale voire à l'échelle de plusieurs intercommunalités. La vocation économique des sites doit être précisée dans les études d'ensemble puis dans la mise en oeuvre opérationnelle. Dans ce cadre, les études réalisées, ou à réaliser, sur chaque secteur intègrent notamment des analyses sur les questions de densité d'emplois et de mobilités. Le DOO définit pour chaque site, un contexte d'intervention, qui n'est pas un cahier des charges et qui n'a pas vocation à être exhaustif quant au contenu de l'étude à venir.

## PAYSAGE DE LA VILLE ARCHIPEL

### Explications des choix du PADD

Le PADD entérine les principes paysagers du SCoT précédent qui reposent sur le principe d'alternance ville/campagne, le maintien des paysages lié à l'armature écologique, la mise en valeur du patrimoine et le paysage des entrées de l'agglomération et plus généralement du Pays de Rennes. L'organisation du développement en « ville archipel » permet de préserver cette alternance et de limiter le nombre d'entrées de ville de types « faubourgs » que l'on trouve le plus souvent dans d'autres agglomérations.

L'identité paysagère du Pays de Rennes s'est construite sur l'alternance ville/campagne qui a été « vulgarisée » sous le terme de ceinture verte. Ce terme a été assimilé par les habitants car il se concrétise dans le paysage notamment en bordure de la rocade. Cette ceinture verte est maintenue, ainsi que la préservation des bourgs et des villages dans leur écrin paysager.

Le paysage du Pays de Rennes, qui fonde les principes de la ville archipel a largement contribué à renforcer l'attractivité du territoire. La proximité de la campagne, avec les quartiers rennais, comme dans les villes périphériques est un atout pour le développement résidentiel du Pays. Mais sous l'effet de cette attractivité, le territoire a connu un développement conséquent qui s'est traduit par une urbanisation diffuse, l'aménagement de zones d'activités économiques et commerciales notamment en entrée de

ville. Certains paysages sanctuarisés par les schémas de planification antérieurs au SCoT se trouvent sous tension.

En réaction, le SCoT réaffirme les principes paysagers qu'il souhaite voir ancrer dans le territoire : coupure d'urbanisation, protection des vallées, paysage des routes, développement en profondeur des zones d'activités, non urbanisation de part et d'autre des grands axes routiers... sont reconduits pour ne pas porter atteinte à ces principes.

Le diagnostic a aussi mis en évidence la dégradation des paysages d'entrée de ville. Ce phénomène n'est pas spécifique au Pays de Rennes, mais il pourrait être accentué par des phénomènes de déprise industrielle et commerciale. Il est donc important que le SCoT se positionne sur ce thème. Aussi, dans le cadre des sites stratégiques d'aménagement, mis en place pour favoriser le développement du territoire, les réflexions qui seront menées porteront aussi sur le paysage, l'identité des sites, leur image et la mise en scène des entrées de ville.

Le PADD intègre de plus, de façon plus forte, la question du patrimoine bâti. Ce patrimoine bâti est soit dispersé dans la campagne ou concentré au cœur des bourgs. À la fois conscient des besoins de renouvellement de ces cœurs de villes et bourgs pour leur dynamisme, mais aussi de la qualité patrimoniale de certains sites, le PADD propose qu'une meilleure prise en compte du patrimoine soit mise en oeuvre dans les PLU.

Le patrimoine est aussi paysager. Il participe à la constitution d'un environnement agréable et de valeur pour les habitants et leur donne la possibilité d'être « en vacances dans leur ville ». Dans cet esprit, le PADD souhaite protéger et faire valoir les sites emblématiques de la ville qu'ils soient bâtis (Rennes, Châteaugiron, Bécherel...) ou paysagers (forêt de Rennes, bords de la Vilaine, Canal d'Ille-et-Rance, vallée du Couesnon...) et mettre en valeur le site de la Vilaine aval.

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO du SCoT reprend les principes du SCoT précédent. Il confirme les prescriptions paysagères du SCoT de 2007 ; les limites paysagères définies par les documents graphiques, les effets de coupures d'urbanisation et les directions d'urbanisation, un développement en profondeur des zones d'activités.

Afin d'améliorer la qualité paysagère des zones d'activités en bordure des voiries et d'éviter leur étirement linéaire le long des routes, les zones d'activités, notamment industrielles et logistiques, se développent préférentiellement en profondeur par rapport à l'axe routier afin qu'elles soient moins visibles tout en respectant leur objectif d'accessibilité (DOO p.27).

Des dispositions sont définies pour que toutes les entrées de ville de la ville archipel bénéficient d'un traitement de qualité avec une attention toute particulière portée aux axes plus fragiles identifiés sur la carte p.29 du DOO qui doivent faire l'objet d'un aménagement paysager continu et cohérent

Pour garantir la lisibilité des espaces naturels majeurs et gérer l'alternance ville/campagne le long des grands axes, des ouvertures de paysage à respecter sont inscrites au SCoT (carte p.29 du DOO), renforçant une discontinuité urbaine le long de ces grands axes.

La question spécifique de l'aménagement des entrées de ville est soit abordée dans le cadre des sites stratégiques, soit traitée selon les cas dans chaque commune (projet urbains, PLU).

Le DOO inscrit les principes essentiels de la ville archipel reposant sur des coupures paysagères qui s'exprime à la fois dans la carte générale du DOO (limites paysagères, espace de respiration...) mais aussi dans la carte thématique "Paysages de routes et entrées de ville" du DOO (ouvertures paysagères espace de dégagement...). Dans le cadre du suivi du SCoT, un indicateur spécifique a été mis en place afin de veiller à la préservation et d'alerter en cas d'une dégradation de ces paysages sensibles.

Cet éventail de prescriptions, qui trouve une traduction concrète dans les PLU, est indispensable pour garantir durablement le concept de ville archipel.. Mais il faut, qu'au-delà de ces principes, la ville archipel se traduise concrètement dans l'aménagement du territoire. L'assimilation par les habitants de la ceinture verte montre qu'ils en ont compris l'intérêt, qu'ils adhèrent au projet et qu'ils en mesurent les bénéfices dans leur vie quotidienne.

Le DOO prolonge la volonté politique de maîtriser strictement les nouvelles constructions en campagne.

La tradition bretonne de l'habitat dispersé a généré des développements de villages, en campagne, hors des bourgs. Ces villages et hameaux sont nombreux et d'implantation ancienne. S'il est légitime qu'ils puissent se développer pour répondre déjà aux besoins de renouvellement démographique des communes, il est nécessaire que leur croissance soit fortement maîtrisée. En effet, le risque de voir se poursuivre, au travers de l'habitat individuel périurbain, un éparpillement de la population dans la campagne est réel. Il n'est plus souhaitable pour plusieurs raisons :

- Il a un impact sur l'activité agricole en raison des contraintes imposées aux agriculteurs vis-à-vis des tiers<sup>3</sup> pour leur bâtiment d'exploitation et de conflits d'usage (déplacements agricoles...);
- Il a un impact sur l'environnement, étant donné que

beaucoup de ces hameaux ne sont pas desservis par des réseaux d'assainissement et doivent faire appel à des assainissements autonomes ;

- Il a un impact sur les déplacements, ces hameaux étant pour la plupart mal desservis par les transports en commun. De plus, leur éloignement des bourgs et donc des services et équipements de la commune, génère pour leurs habitants des déplacements contraints ;
- il génère des demandes de confortement et de développement des réseaux publics lourds pour la collectivité ;
- Il a un impact paysager dès lors que les extensions pavillonnaires s'éparpillent dans la campagne sans intégration dans le patrimoine bâti historique.

En conséquence de quoi les possibilités d'évolution des hameaux sont soumises au respect de règles strictes et seule leur densification est permise de façon exceptionnelle et à certaines conditions.

Le dernier volet concerne le patrimoine. Sa protection commence d'abord par l'inventaire. Souvent, celui-ci est partiel. Il faut donc à l'occasion d'opérations de renouvellement urbain, recenser ce patrimoine sans pour autant obliger à sa protection (ce qui n'est pas toujours possible).

Le rôle du SCoT est de gérer les équilibres entre espaces urbanisés et espaces agro-naturels. La mise en œuvre du SCoT nécessite de croiser différentes orientations et certains projets à vocation de loisirs peuvent être réalisés, sous certaines conditions, dans des espaces agricoles ou naturels.

Les orientations du DOO sur l'offre de loisirs, touristique et patrimoniale reposent sur la valorisation d'une part du patrimoine urbain et rural (centre ville de Rennes, Petites cités de caractères, nombreux sites isolés) et d'autre part des grands sites naturels d'intérêt Pays, supports d'activités de loisirs pour la population locale, mais pouvant aussi attirer une clientèle touristique extérieure au territoire. La mise en synergie de ces différents types d'offre est également un des objectifs du SCoT.

Pour permettre la valorisation de ces grands sites naturels et touristiques d'intérêt Pays, le DOO prévoit donc de pouvoir conforter l'offre de loisirs, touristique et sportive en priorité dans ces sites, en préservant et protégeant le patrimoine naturel et bâti de ces espaces. Les projets d'hébergement ne seront donc pas éparpillés mais se feront dans le cadre de projets spécifiques et ciblés. Ils n'ont pas vocation à être généralisés sur l'ensemble du territoire.

Le site de la Vilaine aval a la particularité d'être identifié à la fois comme un grand site naturel et touristique, un site stratégique d'aménagement et un Champ urbain. Ainsi, compte tenu des enjeux pointés sur ce secteur, la vocation dominante de ce site ne sera pas

<sup>3</sup> Résident ne faisant pas partie de l'exploitation.

forcément agricole. L'ensemble des aménagements, équipements et bâtiments nécessaires aux activités participant au projet de valorisation de la vallée et de la Vilaine sont autorisés afin de rendre possible l'évolution des usages sur certains secteurs. Les carrières et gravières sont également autorisées dans le site (DOO p.32). Le site de la Vilaine aval pourrait ainsi constituer une porte d'entrée sud du Pays de Rennes fondée sur les thèmes de la nature, de l'eau et des loisirs (DOO p.22).

## L'ACTIVITÉ AGRICOLE

### Explication des choix du PADD

À l'échelle du Pays de Rennes, l'alternance ville/campagne ne peut se maintenir durablement que par la présence d'une activité agricole dynamique et forte, en particulier sur les espaces agronaturels proches des zones urbanisées. Il y a donc une alliance objective entre le renforcement du modèle de ville archipel et le maintien de l'agriculture. En ce sens, le fait que l'Ille-et-Vilaine soit à la fois le département le plus urbanisé et celui où s'installent le plus de jeunes agriculteurs est sans doute à mettre au crédit d'un cercle vertueux susceptible de s'instaurer entre développement urbain et développement rural au sein d'un même espace. De même, il y a une convergence d'intérêts entre logiques paysagères et logiques économiques car le développement du territoire dépend en grande partie de son attractivité et en particulier de la qualité de son image.

Malgré la viabilité de l'agriculture périurbaine, et son intérêt pour le consommateur comme pour le territoire en raison du développement d'une production alimentaire de proximité et de circuits courts de distribution, les exploitants agricoles subissent de plein fouet la concurrence foncière liée au développement urbain. Si, au premier regard, la ville archipel avec son urbanisation en chapelets de bourgs et de villes aurait pu se révéler pénalisante pour l'agriculture, il n'en a rien été car elle s'est accompagnée d'une maîtrise durable et renforcée de toutes les extensions urbaines. Le choix retenu par le SCoT est donc de sanctuariser de grands ensembles agronaturels afin de garantir aux agriculteurs le maintien de leur outil de travail.

Le PADD propose de conforter la place de l'agriculture dans le territoire et ce pour plusieurs raisons :

- L'agriculture est une activité économique importante (par l'emploi et les filières agroalimentaires) dont le foncier est l'outil de travail ;
- L'agriculture participe en tant que producteur de biens alimentaires à l'approvisionnement des habitants du Pays. Dans une perspective de dévelop-

pement durable, la valorisation des circuits courts est intéressante ;

- L'agriculture permet de préserver une fonctionnalité aux espaces agro-naturels. Elle les entretient (bocage, chemins...). Elle permet parfois la reconquête écologique de certains secteurs (pâturages de zones humides, réembocagement...) et joue un rôle central dans la reconquête de la qualité de l'eau ;
- La protection de la forêt est un élément important du PADD parce que la forêt est un espace de ressource important notamment avec la volonté exprimée par la loi Grenelle de redonner une part importante au bois comme matériau de construction. La forêt comme lieu de production économique doit être prise en compte.

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO permet, par ses orientations sur le développement urbain, de donner une lisibilité foncière aux agriculteurs.

Pour pouvoir développer leur exploitation, les agriculteurs ont besoin d'une lisibilité à long terme. Le DOO, d'une part, localise les extensions urbaines en indiquant des flèches d'urbanisation. Par défaut, il définit donc des espaces qui resteront durablement agricoles. De plus, le DOO appuie ce dispositif avec des principes paysagers (limite paysagère, coupure d'urbanisation) qui garantissent un avenir agricole à une grande partie du territoire. Il fixe des potentiels d'urbanisation maximum par commune et des objectifs de densité pour les nouvelles opérations d'urbanisme pour toutes les communes (différenciés selon leur niveau dans l'armature urbaine) permettant ainsi d'économiser le foncier.

Dans les secteurs soumis à une forte pression foncière, le DOO délimite de façon plus précise des champs urbains afin de pérenniser à long terme leur vocation agricole et naturelle. Les champs urbains ont pour la plupart une vocation majoritairement agricole. Leur protection est forte puisqu'ils sont délimités précisément à la parcelle et cette délimitation s'impose aux documents d'urbanisme locaux. Ce dispositif innovant du SCoT de 2007 permet le développement de l'activité agricole et des activités annexes (agrotourisme...) et constitue une protection vis-à-vis de l'urbanisation ou du mitage.

Les Champs urbains sont délimités à la parcelle et font partie des outils délimités de manière précise au SCoT. Lors de la révision, cinq Champs urbains ont vu leurs périmètres étendus pour affirmer la vocation agricole de ces secteurs. Quelques erreurs matérielles très marginales ont en outre été corrigées (exclusion de parcelles d'habitation, d'activités ou de routes en limite qui n'aurait pas dû être inté-



grées...). Une réduction a été opérée pour prendre en compte le projet urbain de la commune de Gévézé (changement de la localisation de sa zone d'activité économique).

Afin de concilier la préservation de l'agriculture et le projet urbain de Gévézé, le Champ urbain de Cornillère a ainsi été ajusté sur les franges du bourg au sud-est, le réduisant d'environ 8 hectares. Il a par ailleurs fait l'objet d'une extension d'une vingtaine d'hectares au sud de La Mézière, trouvant sa nouvelle limite sur la route départementale. Au total, la surface du Champ urbain de Cornillère progresse de 3 %.

Les erreurs matérielles corrigées concernent quatre Champs urbains : Flume (0,3 hectares ; parcelle d'activité bâtie de la route de Lorient), Canal d'Ille (environ 6000 m<sup>2</sup> à vocation d'habitat), Liffré-Sérigné (moins de 3 hectares, dans sa limite nord, composés de hameaux et de surface de voirie) et Champalaune (moins de 3 hectares avec des parcelles bâties dans la zone d'activité « Déco Parc » et un dépôt de bus sur le site de la Talmouzière). Ces corrections ne modifient pas l'objectif de préservation de l'agriculture et viennent affiner les limites des Champs urbains en excluant des parcelles qui n'auraient pas dû être intégrées.

Pour affirmer la vocation agricole de certains secteurs, cinq Champs urbains ont vu leurs périmètres élargis :

- sur la commune de Betton, le Champ urbain Canal d'Ille a été étendu sur près de 55 ha, intégrant le siège d'une exploitation agricole et le magasin collectif de vente de produits de la ferme « Douze Aromes ». Ce Champ urbain s'accroît de plus de 14 % ;
- sur la commune de Gévézé, l'extension du Champ urbain Cornillère a porté sur une surface de 20 ha s'arrêtant sur la route départementale qui coïncide avec la limite communale. Ce Champ urbain s'accroît de 3 % ;
- sur la commune de Bruz, la révision a conduit à étendre le Champ urbain Seiche Lormandière d'environ 50 ha sur le secteur du Clos Renaud, prévu précédemment pour une extension de zone d'activité et qui conserve désormais sa vocation agricole à long terme. Ce Champ urbain s'accroît de 9 % ;
- la commune de Bruz est également concernée par une extension du Champ urbain Vilaine aval sur plus de 33 ha. Envisagé pour une vocation d'activité en 2007, ce secteur entre le ruisseau de Mortais et la départementale Rennes – Redon) retrouve une vocation agricole long terme. Ce Champ urbain s'accroît de plus de 5 % ;
- la commune de Pacé est aussi concernée par l'extension du Champ urbain Champalaune, pour

protéger durablement de bonnes terres agricoles et marquer définitivement la limite de la zone d'activité. Le Champ urbain s'étend d'environ 140 hectares, augmentant de près de 15 %.

À l'échelle du Pays de Rennes, la protection des terres agricoles par les Champs urbains se renforce, avec un gain de près de 283 hectares. Sur ces sites, le SCoT encourage la mise en œuvre de démarches participatives, associant les acteurs locaux (agriculteurs, élus, associations), en amont des projets à venir. Le Programme Local de l'Agriculture sera le lieu privilégié pour impulser ces démarches partenariales. En dernier lieu, en limitant les possibilités de développement des hameaux, le SCoT sécurise l'implantation et le développement des exploitations agricoles en réduisant les contraintes que génèrent habituellement les habitants non exploitants.

## TRAME VERTE ET BLEUE

### Explication des choix du PADD

- La trame verte et bleue était clairement identifiée dans le SCoT précédent. En cela le SCoT de 2007 était en quelque sorte « Grenellisé » avant l'heure. La révision ne revient pas sur les fondements de cette trame verte et bleue.

Le choix retenu est de renforcer la biodiversité sur l'ensemble du territoire du SCoT en intégrant dans ce dispositif, les nouvelles communes. Le SCoT y prolonge l'inventaire des milieux naturels d'intérêt écologique (MNIE). Suite à l'inventaire réalisé en 2004 sur les communes du Pays de Rennes non inventoriées à cette date, l'inventaire a été actualisé en 2010 sur le territoire de Rennes Métropole et réalisé en 2013 sur les nouvelles communes non inventoriées.

La protection des réservoirs de biodiversité et des équilibres des écosystèmes, comme la valorisation des espaces agricoles et récréatifs sont des objectifs indissociables du SCoT.

En ce qui concerne les espaces agricoles, ceux-ci peuvent contribuer au fonctionnement des continuités écologiques. Les espaces bocagers, participent dans certains secteurs au fonctionnement écologique du territoire en mettant en connexion les différents espaces naturels. En plus de protéger les espaces agricoles de l'urbanisation, le SCoT encourage à la préservation du bocage dans certains secteurs identifiés dans le DOO.

En ce qui concerne les espaces naturels, réservoirs de la biodiversité, le SCoT identifie les vallées, boisements et zones humides et encourage leur protec-

tion durable. Les constructions y sont interdites ainsi que les aménagements qui remettraient en cause leur intégrité. Certains y sont toutefois autorisés dès lors qu'ils participent à la mise en valeur des sites, à leur accessibilité pour tous et à la valorisation économique (tourisme, filière bois, sylviculture...).

En zone agglomérée, l'existence de parcs, jardins, alignements d'arbres, haies bocagères, participe à la fonctionnalité écologique du territoire. Ces éléments sont en effet le support d'une biodiversité, autant qu'à la campagne, et jouent un rôle important pour bon nombre d'espèces. Parallèlement à la densification des tissus urbanisés, le PADD fait le choix de renforcer la nature dans la ville notamment en accroissant la présence du végétal, en valorisant les cours d'eau. Depuis les premières cités jardins de l'Ouest de Rennes, les opérations d'aménagement ont préservé cette tradition de mise en valeur de la trame végétale. En garantissant dans les zones résidentielles des clôtures végétales de qualité (des haies à base d'essence locale, composées d'espèces libres et variées) par le biais des règlements locaux d'urbanisme, le Pays de Rennes a permis l'émergence de paysages de qualité, supports d'une vie écologique. Ce choix répond aussi à la volonté d'améliorer le cadre urbain et de le rendre plus soutenable face aux changements climatiques. Le phénomène de hausse de température en milieu urbain lors des périodes de canicule peut être combattu par le maintien d'espaces verts et de végétation au sein des zones urbaines. Ils contribuent à réguler ces phénomènes et à offrir aux habitants des espaces préservés.

Grâce aux différentes composantes de la trame verte et bleue, le SCoT permet aux différents réservoirs de biodiversité de s'inscrire dans un système fonctionnel qui s'appuie sur la mise en connexion de l'ensemble de ces éléments. À l'échelon local, sur la base des grands principes du SCoT, chaque commune est en mesure de décliner dans les documents locaux d'urbanisme, l'organisation d'une meilleure fonctionnalité écologique du territoire.

### Dispositions prises dans le DOO

Les dispositions du DOO pour la prise en compte de la biodiversité portent :

- sur la préservation de la grande armature écologique : massifs forestiers et principaux boisements, fonds de vallée et grandes liaisons naturelles, incluant la très grande majorité des MNIE et des zones humides ;
- sur la fonctionnalité écologique entre les grands milieux naturels avec notamment des objectifs de reconquête (intervenir sur des secteurs agricoles qui aujourd'hui ne sont plus fonctionnels sur le

plan environnemental et biologique, relier des milieux naturels isolés et remettre en relation des grands ensembles naturels, conforter des zones fragilisées) ;

- sur la fonctionnalité écologique des zones urbanisées et des infrastructures.

Les orientations du DOO concernant la fonctionnalité écologique du territoire participent ainsi à l'objectif de remise en bon état des continuités écologiques affiché dans la loi Grenelle 2. Le suivi de la mise en oeuvre des orientations du SCoT en matière de maintien et reconquête de la fonctionnalité écologique du territoire se fera à l'occasion des avis sur les PLU et sur les opérations d'urbanisme : inventaires bocages, protection des haies, plantations à réaliser...

Pour que la prise en compte de la trame verte et bleue soit opérante dans les documents d'urbanisme, le DOO met en place des outils qui localisent les éléments de cette trame verte et bleue et demande sa prise en compte dans les PLU. Ceci pourra être notamment réalisé par le biais de l'article R 123.11 du code de l'urbanisme qui permet désormais d'identifier les éléments de la trame verte et bleue sur les documents graphiques des PLU.

Sur un plan plus opérationnel, des démarches peuvent être mises en oeuvre par les EPCI (cf. le schéma trame verte et bleue du Val d'Ille) ou dans le cadre du Programme Local de l'Agriculture (axe 3 Conforter le bocage dans ses différentes dimensions).

Le DOO insiste sur la nécessité de réaliser l'inventaire des zones humides. Il relaye en cela, les attentes du SAGE sur ce thème. Au-delà des zones humides, le DOO propose la reconquête de zones bocagères qui assurent aussi l'amélioration de la qualité des eaux.

Le DOO préconise la remise en état des continuités fragilisées.

# UN DÉVELOPPEMENT ASSUMÉ, SOUTENABLE ET SOBRE



## CONSOMMATION D'ESPACE

### Explication des choix du PADD

Le phénomène de périurbanisation s'est traduit ces dernières décennies par une forte consommation d'espaces notamment pour développer l'habitat pavillonnaire. Le SCoT de 2007, porté par des politiques d'habitat volontaristes a marqué un coup d'arrêt à cette consommation sans rapport avec le développement démographique du territoire. En construisant plus dense, en privilégiant le renouvellement urbain, le SCoT a permis de diminuer le ratio entre le nombre de logements produits et la consommation foncière.

Le choix retenu par le PADD est de poursuivre cette politique de sobriété foncière voire de l'amplifier/l'accentuer. Le SCoT se donne comme objectif de lutter contre l'étalement urbain afin :

- de préserver les terres agricoles et préserver le potentiel nourricier du territoire ;
- de réduire la fragmentation des espaces naturels pour ne pas porter atteinte aux continuités écologiques et maintenir la qualité paysagère du Pays de Rennes ;
- de promouvoir un urbanisme de la proximité, qui garantisse le lien social et favorise l'usage des modes actifs plutôt que de la voiture.

Pour répondre à ces enjeux, le PADD se fixe des buts clairs en matière de consommation d'espace. Le SCoT de 2007 avait fixé des potentiels urbanisables maximum par commune jusqu'à l'horizon 2020 soit la réalisation de deux Programmes Locaux de l'Habitat (15 ans). En prolongeant ces mêmes potentiels à 2030 (en les ajustant par la soustraction des secteurs construits entre 2002 et 2014) le SCoT affiche un objectif volontariste pour répondre aux nouveaux enjeux de développement démographique et d'accueil des ménages. Le potentiel foncier plafond à l'horizon 2020 a donc été prolongé par ce SCoT d'une dizaine d'années, ce qui dénote une volonté forte de sobriété foncière.

Toutefois, l'urbanisation ne se limite pas aux opérations d'habitat. Celles-ci s'accompagnent d'équipements, d'infrastructures, de zones d'activités. Pour en maîtriser le développement, le SCoT définit ce potentiel foncier maximal qui n'est, en aucun cas, un objectif à atteindre. Les communes disposent de ce potentiel pour mettre en œuvre leurs projets dans le

cadre de leurs documents d'urbanisme.

Concernant les zones de développement économiques, celles-ci ont été délimitées lors du SCoT précédent afin de disposer de foncier rapidement mobilisable et répondant aux attentes des entrepreneurs. Ces délimitations accompagnent la mise en place de l'armature urbaine (voir premier chapitre). Le SCoT reprend en grande partie les dispositions de 2007, il en est ainsi pour la localisation des zones d'activités. Les choix de localisation avaient été proposés après une étude sur différents sites et leurs atouts pour accueillir des entreprises :

- accessibilité depuis les grands axes routiers ;
- disponibilité foncière rapide, contraintes environnementales et paysagères limitées ;
- proximité des activités existantes pour des synergies éventuelles ;
- extension des zones existantes.

Pour chaque zone, la détermination des potentiels d'urbanisation a été établie en fonction de la géographie du territoire, en utilisant au maximum le potentiel du site. Les choix de 2007 n'ont pas été remis en cause. Ils sont complétés des projets des communes nouvelles. Certaines de ces zones ont parfois fait l'objet d'étude ou sont rentrées en phase opérationnelles. Le potentiel foncier affiché peut paraître conséquent mais là aussi, il s'agit d'un potentiel plafond. Les études déjà réalisées (Chêne Morand, Vezin, Bourgarré) démontrent qu'une partie seulement de ce potentiel peut être réellement utilisée sur l'opération compte tenu des contraintes des sites.

Ces zones d'activités représentent un potentiel global de 1 310 hectares soit une réduction conséquente (25 %) par rapport au SCoT précédent mais avec un horizon de dix années supplémentaires et un élargissement du périmètre du SCoT. Dans ces conditions, ainsi que le montre le tableau ci-dessous, la réduction d'un quart de ces besoins en foncier économique est un geste fort de sobriété foncière.

Certains secteurs présentent des surfaces conséquentes :

- sur le secteur de la Janais, 75 ha d'extension sont prévus en périphérie du site pour accompagner la ré-industrialisation du site ;
- sur le secteur de la Lande du Breil ou 150 ha sont réservés pour un développement conditionnel à long terme. Aucun projet n'est clairement identifié à ce jour mais il paraît évident que le développe-

- ment d'activités sur ce site ne pourra se faire que dans le cadre d'un projet métropolitain ;
- sur le site de la Haïchois à Mordelles mais avec un accès au site qui sera à revoir avant son urbanisation (actuellement un simple demi échangeur) ;
  - le site de Beaugé à Liffré (60 hectares), situé en bordure de l'A84, aux abords de l'échangeur de Beaugé qui fait l'objet d'un premier projet d'urbanisation (Sevailles) par la communauté de commune ;
  - le site de Bruz (50 ha) avec un projet à requalifier dans le cadre du site stratégique vilaine Aval ;
  - le site de l'Hermitage (55 ha) qui a l'avantage de disposer d'un embranchement ferré qu'il conviendra d'exploiter si l'opportunité se présente.

Concernant le **renouvellement urbain** des sites d'activités, les zones d'activités historiques (étude Audiar 2007) sont relativement dynamiques et disposent de très peu de capacité. Elles sont mêmes parfois réduites par des projets urbains limitrophes. Concernant le site de la Janais, des études de réutilisation du site en lien étroit avec le groupe PSA sont actuellement à l'étude. Il en est de même pour le site stratégique « route de Saint-Malo » avec la route du Meuble.

Les demandes des entreprises étant des demandes souvent urgentes, le SCoT doit être en mesure de réagir et doit pouvoir apporter des réponses rapides à leurs besoins. Ceci explique la multiplicité de réserves foncières inscrites au SCoT qui n'ont pas, bien sûr, à être consommées dans leur ensemble.

Concernant la **densité** en zones d'activités économiques, des propositions ont été faites lors de cette révision. Il en est ressorti la difficulté de proposer une densité type en raison du caractère varié des activités que ce soit des bureaux ou des entreprises spacieuses (logistique...). Cette difficulté est réelle et il a semblé finalement, qu'imposer une règle pourrait être contreproductif dans certains cas. Toutefois, le DOO insiste sur la nécessité de rechercher une certaine densité dans les documents locaux d'urbanisme. Dans la mise en œuvre du SCoT, le pays de Rennes réfléchira (il a d'ailleurs amorcé ce travail) à l'amélioration de la densité notamment à travers les règles des PLU. Des recommandations devront être faites en ce sens.

Dernier volet foncier, le développement commercial en entrée de ville est désormais fortement contraint par le Document d'aménagement commercial. Parmi les secteurs pouvant accueillir de nouveaux m<sup>2</sup> commerciaux, rares sont ceux qui pourront le faire en extension urbaine. La plupart du développement commercial se fera en renouvellement urbain. Seules exceptions, Pacé (rive ouest), Mordelles, Château-

giron et Bruz pourront disposer de réserves foncières en extension. Pour Mordelles, le périmètre en développement de la ZACom intègre une opération d'aménagement plus vaste au nord de la commune, prévue au PLU et compatible avec les directions d'urbanisation du SCoT.

Pour Bruz, il est prévu de valoriser la situation de la ZACom au sein d'une opération d'urbanisation mixte (habitat, commerces, activités économiques, équipements) et dans la continuité de l'actuelle ZAC du Vert Buisson.

Pour Châteauaugiron, la très grande majorité de la ZACom est déjà urbanisée.

Ces éléments permettent de vérifier que le nouveau SCoT reste extrêmement sobre pour ce qui concerne les nouveaux développements commerciaux. En privilégiant systématiquement les centralités, il contribue fortement à la réduction de la consommation foncière par le commerce périphérique.

Dans le même sens, les élus réaffirment leur volonté de produire des formes urbaines plus denses. Le dispositif de densité minimale par opération est étendu à l'ensemble du périmètre du SCoT. Il est aussi établi en fonction du niveau des communes dans l'armature urbaine et renforcé à proximité immédiate des pôles d'échanges.

Le PADD fait aussi le choix de ne permettre les zones d'extension urbaines qu'en continuité de l'urbanisation existante dans le prolongement des centralités. Le développement urbain ex nihilo n'est pas autorisé que ce soit aux abords des voiries structurantes (zones commerciales) et des hameaux (secteurs résidentiels). Une exception est toutefois apportée pour les zones d'activités avec le positionnement de zones potentielles de développement économique. Cela s'explique par la volonté de la collectivité de garder des réserves foncières qui permettront de répondre aux besoins d'entreprises parfois « spacieuses » mais aussi de faire face à des besoins de relocalisation d'industries, de façon parfois urgente.

Autre choix du PADD, le développement des hameaux est strictement limité. L'enjeu est d'éviter le développement d'habitations éloignées des bourgs et villes (et de leurs équipements et services) générant des déplacements automobiles obligés. Enfin pour l'intérêt général, il convient d'éviter un habitat dispersé qui génère des pollutions visuelles et des coûts importants pour la collectivité (voirie, réseaux divers...).

## Dispositions prises dans le DOO

### L'armature urbaine au service d'un développement et d'un accueil différencié

En identifiant un projet d'armature urbaine à l'horizon 2030, le SCoT entérine le fait que toutes les communes ne jouent pas le même rôle dans le territoire. Toutes les polarités auront vocation à se développer, de façon diversifiée, certaines davantage que d'autres. Le projet global du SCoT est bien de renforcer l'accueil de population dans des espaces urbains denses et compacts, offrant une variété de services aux populations. Ce seront les PLH qui détermineront les répartitions différenciées.

De plus, le SCoT identifie bien l'enjeu de proposer des façons variées d'habiter afin de pouvoir répondre aux différents types de besoins et aux différents types d'aspiration.

### Des orientations du SCoT favorisant un urbanisme compact et économe en foncier

En premier principe, le développement urbain doit être organisé prioritairement, autour des centralités que ce soit le Cœur de métropole, les pôles structurants de bassin de vie, les pôles d'appui au Cœur de métropole ou les pôles de proximité. Cela doit se faire en continuité des tâches urbaines existantes, justement pour renforcer ces centralités et ne pas contribuer à la dispersion de l'habitat. Les bourgs et villes constituent le socle du développement urbain autant pour les zones résidentielles ou les zones d'activités économiques. Pour cela, le DOO fixe des directions d'urbanisation qui indiquent les sites d'extension urbaine. Les nouvelles zones de développement économique sont identifiées au SCoT par une vignette positionnée sur la carte annexée au DOO. Le second principe du SCoT est de déterminer un plafond à la possibilité de consommation d'espace, répondant aux besoins de développement des territoires d'ici 2030. C'est un garde-fou nécessaire assorti d'un minimum de souplesse pour permettre les adaptations indispensables à la mise en place des politiques locales de l'habitat.

### Des objectifs chiffrés

Les objectifs chiffrés ont été proposés par commune pour gérer leurs extensions urbaines. Ils sont inscrits par commune dans le document graphique du DOO. Les potentiels d'urbanisations maximum, ainsi définis pour chaque commune, correspondent au nombre d'hectare nécessaires en extension urbaine pour accueillir la croissance attendue en matière d'habitat, d'équipements et d'activités locales pour une quinzaine d'années. Les documents d'urbanisme se fixeront des objectifs de modération de la consommation d'espace, compatibles avec le potentiel urbanisable défini au document graphique du DOO et dimensionnés au regard de leur propre échéance et

de leurs propres besoins.

Les documents locaux d'urbanisme devront les respecter. Ces plafonds de surface ne concernent que les opérations qui se réalisent en dehors de la tache urbaine inscrites au document graphique. Cette tache urbaine couvre l'ensemble des zones urbanisées au 1er janvier 2014 (hors hameaux de petite taille et habitat dispersés dans la campagne).

### ÉVOLUTION DES POTENTIELS D'URBANISATION MAXIMUM

SCoT	2007	2014
Nombre de communes	<b>64</b>	<b>76</b>
Surface du territoire	112 486	130 392
Potentiel urbanisable communal maximal	4 005	4 003
Site conditionnel de développement urbain	400	0
Nouvelle zone de développement économique	1 055	807
Zone conditionnelle de développement économique	255	197
Total des potentiels	<b>5 715</b>	<b>5 007</b>
% de la surface du SCoT	5,08 %	3,84 %

Le potentiel urbanisable inscrit au SCoT reste un potentiel maximal d'extension, sur le long terme, et non un objectif d'extension urbaine à atteindre et à consommer. Ainsi, avec la mise en oeuvre du SCoT, on peut constater que les efforts fournis dans le cadre des différents projets urbains ont permis de limiter les extensions urbaines et donc d'atténuer « l'utilisation » du potentiel urbanisable maximum.

Sur les 10 dernières années, ce sont 2 020 ha qui ont été consommés. Pour rappel, le DOO prévoit que les zones à urbaniser définies aux PLU soient dimensionnées au regard de l'échéance des PLU et des besoins propres de la commune. D'ici 2030, l'objectif reste toujours de limiter les extensions urbaines et de favoriser les projets denses ou en renouvellement urbain.

L'estimation de ce plafond de surfaces urbanisables reprend les orientations du SCoT 2007 et prolonge l'horizon du SCoT de 2020 à 2030 soit dix années supplémentaires. Le SCoT a également été défini sur 12 nouvelles communes par rapport à 2007. Cumulées, les surfaces urbanisables pour le développement urbain communal représentent 4 000 hectares, pour réaliser environ 75 000 logements, ainsi que les équipements et les activités nécessaires à ce développement urbain. Cela peut paraître important mais le SCoT reste vertueux pour plusieurs raisons :

- d'une part, ce potentiel est une surface plafond par commune mais qui n'a pas vocation à être atteinte à l'horizon de 2030. C'est une limite supérieure et non pas un objectif. Les autres règles sur la densité notamment préservent de ce risque ;

- d'autre part, des phénomènes de rétentions foncières vont geler certains secteurs. Tout ne sera donc pas urbanisé ;
- en dernier lieu, certaines communes vont connaître des rythmes de développement moindre et n'atteindront pas les plafonds du SCoT.

En ce qui concerne la différenciation de la production en fonction de l'armature urbaine, les potentiels des communes concernées sont les mêmes mais elles disposeront d'un potentiel théorique plus élevé en raison d'une densité imposée plus forte que dans le SCoT précédent.

### **Tendre vers une densité minimale pour toutes les communes**

Le SCoT approuvé en 2007 proposait une densité minimale par opération nouvelle uniquement sur les secteurs du Cœur de métropole et de la couronne d'agglomération, soit l'EPCI de Rennes Métropole. Il y prévoyait une densité minimale de 45 logements / ha pour le Cœur de métropole et de 25 logements hectare pour les autres communes. Dans le SCoT révisé, afin de mettre en place l'armature urbaine, une densité différenciée est proposée.

C'est désormais l'ensemble du territoire qui devra tendre vers une densité minimale et ce, dans tous les EPCI qui le composent. Ces objectifs varient selon les niveaux de l'armature urbaine : 20 logements / hectare pour les pôles de proximité, 25 logements / ha pour les pôles d'appui de secteur, 30 logements / ha pour les pôles les plus structurants de l'armature urbaine et 45 logements / ha pour les communes du Cœur de métropole. Cependant, pour tenir des objectifs minimum déjà fixés pour certaines communes au SCoT précédent, les communes de Rennes Métropole comprises dans le SCoT de 2007 ont un objectif de densité minimale maintenu à 25 logements / ha. De même, certaines particularités comme la proximité au Cœur de métropole devront être prises en compte par le PLH de Rennes Métropole par des objectifs plus ambitieux.

Le chiffre de 20 logements / ha pour les pôles de proximité s'explique par la difficulté pour certaines communes rurales à produire du logement collectif dans leurs opérations. Ce qui ne leur permet pas d'augmenter la densité de façon significative. Toutefois, le fait de tendre vers une densité minimale sur l'ensemble du Pays est une avancée importante pour la réduction de la consommation foncière.

Ensuite, une distinction s'opère suivant le niveau de l'armature urbaine, corrélativement au niveau de desserte :

- Les pôles de proximité sont desservis par un réseau de bus (seule deux communes ne sont pas desservies) et parfois un réseau ferré, avec des performances variables. Les PLU veilleront à pri-

vilégier les extensions urbaines dans les secteurs les mieux desservis. Les pôles d'appui de secteur, bénéficiant d'un niveau de desserte supérieure, ont un objectif de densité plus ambitieux.

- Les pôles structurants de bassin de vie et les pôles d'appui au Cœur de métropole sont desservis par des réseaux de transports en commun plus performants ce qui justifie une densité plus forte.
- Le Cœur de métropole bénéficie de la ligne VAL avec des rabattements bus possibles, les parkings relais proches et donc un niveau de desserte meilleur. Il se doit d'appliquer dans ses opérations une densité supérieure à tous les autres maillons de l'armature urbaine.

Des modalités de calcul précises seront à définir dans le cadre d'un cahier d'application. En effet, le principe retenu est de ne pas comptabiliser les équipements dont l'usage dépasse le périmètre du quartier ainsi que les espaces qui sont appelés à rester durablement des espaces agronaturels.

Le DOO fait aussi le choix d'optimiser les espaces situés dans les enveloppes urbaines (la tache urbaine). Parce que le foncier mobilisable en extension urbaine se fera de plus en plus rare, cela peut constituer une opportunité pour porter de nouvelles politiques de renouvellement urbain.

Le renouvellement urbain a de nombreux atouts. Il favorise un urbanisme de proximité, en régénérant des tissus bâtis, en permettant la réinitialisation de l'espace public. Mais il est aussi plus difficile à mettre en œuvre. Il ne peut pas assurer l'essentiel de la production de logements mais il doit y contribuer de plus en plus fortement.

### **Des stratégies de renouvellement urbain**

Le DOO privilégie le développement urbain au sein des enveloppes bâties existantes, pour mobiliser en foncier disponible (dents creuses, friches...) à un coût raisonnable. Une étude préalable au SCoT a été réalisée pour apprécier les conditions de réalisation de ce renouvellement urbain. Il en ressort les conclusions suivantes :

- Le Pays de Rennes ne dispose pas de beaucoup de friches urbaines contrairement à des régions industrielles anciennes. Le potentiel y est limité.
- L'urbanisation du Pays est récente. Dans les bourgs, il existe quelques bâtiments anciens, quelques dents creuses mais cela ne permet pas de mobiliser un foncier important ;
- Le principal gisement de foncier est constitué de maisons sur grandes parcelles bien situées en bordures de voies, ou à proximité du centre. Une densification est possible dès lors que les règlements locaux d'urbanisme le permettent.

Dès lors, les capacités de densification sont envi-

sageables sur l'ensemble des zones agglomérées, c'est-à-dire la totalité de la tache urbaine (figuré en gris dans la carte du DOO). Dans ces espaces, les plans locaux d'urbanisme devront analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 123-1-2 du Code de l'urbanisme.

Compte tenu de la diversité des situations mises en évidence par cette étude, du contexte actuel dans lequel se trouve le marché immobilier, le DOO demande à chaque PLU, d'évaluer le potentiel de renouvellement urbain dans la commune et les conditions de mobilisation du foncier concerné. Toutefois, le SCoT ne prévoit pas de conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à la réalisation d'études de densification (possibilité offerte par l'article L.122-1-5) en raison de la forte dynamique démographique du Pays mais aussi en raison de la conjoncture actuelle du marché du logement qui est défavorable à la faisabilité financière de ce type d'opération. Une disposition de cet ordre pourrait être pénalisante dans la période actuelle.

Une estimation précise des capacités de renouvellement des tissus urbains est toutefois un premier pas pour une prise en compte de cette question dans les politiques urbaines. Le rapport de présentation du plan local d'urbanisme devra être en mesure d'expliquer les choix retenus pour assurer la production de logements au regard de cette estimation et de l'objectif d'économie foncière imposé par le Code de l'urbanisme.

### Les hameaux

Dernier volet concernant la consommation d'espace, la maîtrise de l'urbanisation dans le diffus (en dehors des zones agglomérées) est dans le droit fil du SCoT de 2007. Le mitage de l'espace n'est pas permis. Dans les zones déjà urbanisées en campagne, caractérisées par une certaine densité, seule une densification de ces zones est possible à titre exceptionnel et sous certaines conditions.

L'application des critères permettant la délimitation de hameaux constructibles relèvera de l'application du SCoT. Les principes mis en avant par le DOO sont les suivants ;

- ne pas compromettre le développement de l'agriculture et la protection des espaces naturels;
- ne pas permettre des développements éloignés d'une centralité ;
- ne pas devoir réaliser des travaux importants d'infrastructure ou de réseau.

Le critère d'aptitude des sols à l'assainissement autonome n'a pas été retenu du fait qu'il est déjà soumis à une législation et à contrôle rigoureux.

Ces dispositions concernant les hameaux s'inscrivent dans le droit fil de la loi Alur et de l'instauration

de secteurs de taille et de capacités d'accueil limitées (STECAL).

### Conclusion : des orientations favorables à l'économie de l'espace

Le cumul de ces prescriptions permet ainsi de garantir la cohérence du projet :

- le potentiel maximal pour le développement résidentiel et les zones de développement économique et commercial, n'est pas un objectif mais simplement un plafond, gage de préservation du caractère de la ville archipel.
- des développements commerciaux qui se feront principalement par le biais du renouvellement urbain ;
- des règles de densité déclinées à l'échelle du Pays pour garantir des opérations d'habitat vertueuses ;
- la mise en place, à l'occasion de la révision des documents locaux d'urbanisme, de stratégies de renouvellement urbain ;
- la fin du mitage dans la campagne autour des hameaux.

## LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE RENNES

### Explication des choix du PADD

Pour construire un développement urbain plus soutenable et réduire les émissions de gaz à effet de serre, le SCoT va privilégier les modes actifs et les réseaux de transports en commun. Pour répondre à cet objectif, le SCoT propose de privilégier le développement urbain autour de l'offre de transports en commun existante mais aussi de créer les conditions pour qu'une offre en transports en commun plus performante puisse émerger. Il faut pour cela construire des quartiers plus denses, plus mixtes. Le SCoT s'engage donc dans un renforcement de l'armature urbaine articulé à une politique de transport collectifs performants, rapides et efficaces.

Le SCoT propose d'innover dans la gestion des flux routiers pour limiter la nécessité d'infrastructures nouvelles de grande capacité pour la circulation automobile ; modulation et régulation des vitesses sur les roades et les pénétrantes, développement de dispositifs de gestion des conditions d'accès au réseau pour le trafic local en période de saturation.

D'autres leviers sont développés dans le SCoT pour prendre en compte la question des mobilités sur le territoire :

- l'organisation de l'urbanisation autour des réseaux de transport en commun, avec l'identification de pôles d'échange multimodaux (PEM) ;
- l'organisation de transports en commun perfor-

- mants pour améliorer leur part modale ;
- un développement des modes de transport alternatifs ( modes actifs, partage de la voiture, etc.).

Ses déclinaisons par types de déplacements sont les suivantes :

- Pour le **réseau de voirie principal**, l'objectif est de définir avec l'ensemble des gestionnaires de la voirie et des autorités en charge des transports et déplacements, un nouveau partage de la route entre les transports en commun, modes actifs et les voitures. Il vise à fluidifier le trafic en utilisant les nouveaux outils de régulation de flux en lien avec une politique de modération des vitesses. Il s'agit d'optimiser l'usage des voiries existantes plutôt que de construire de nouvelles infrastructures routières importantes consommatrices d'espaces. Toutefois, le SCoT identifie le problème de congestion de la Rcade Sud qui devrait être examiné dans le cadre de l'étude du site stratégique du Bois de Sœuvres.

L'amélioration de ce réseau de voiries principales devra particulièrement étudier les axes principaux d'entrée de ville notamment ceux qui relient le cœur d'agglomération aux pôles structurants ; route de Lorient, route de Redon, route de Saint-Malo, route de Châteaugiron.

- Pour le **réseau de transports en commun**, le SCoT souhaite que les projets d'amélioration du réseau TC s'articulent avec l'armature urbaine. Il faut donc que les projets urbains soient suffisamment denses pour rendre efficiente la desserte de transports en commun.

Pour les pôles structurants et pôles d'appui, le développement de pôles d'échanges s'appuyant sur une offre en transport en commun conséquente (train ou bus) est une condition majeure de réussite. Ainsi, chaque pôle structurant ou pôle d'appui au cœur de métropole dispose soit d'un pôle d'échange clairement identifié par tous les partenaires soit devra le positionner à l'occasion de l'élaboration du PADD de son PLU. Toutefois, pour les pôles d'échange à créer, l'offre en transport en commun devra être suffisante pour justifier ce classement.

En dernier lieu, si le projet de SCoT met en avant des objectifs corrélés à l'armature urbaine, les besoins en transports en commun des autres communes subsistent et les autorités responsables continueront d'y apporter des réponses suivant leurs moyens.

D'autre part, la coordination des autorités organisatrices des transports doit être renforcée si l'on veut que se mettent en place des politiques complémentaires et cohérentes pour l'utilisateur. C'est un point essentiel affirmé dans le PADD.

- Pour ce qui concerne **l'offre multimodale sur**

**la deuxième ceinture**, la diversité des déplacements rend difficile une approche transport en commun. Pour les relations de périphérie à périphérie, le transport en commun ne peut pas être une solution unique, notamment en raison des coûts élevés qu'il génère au regard de la faiblesse du nombre d'utilisateurs. Mais la mobilité est multiple. Hormis la voiture solo et les transports en commun, **d'autres modes de déplacements sont possibles**. D'autres dispositifs de mobilités alternatives à la voiture solo et au transport en commun que l'on connaît aujourd'hui sont à expérimenter pour offrir des solutions dans des conditions acceptables pour les collectivités et l'utilisateur. Pour cela, le Pays de Rennes et ses AOT doivent être à l'affût des mobilités émergentes (véhicules partagés, vélos électriques, aires de covoiturage, dispositifs numériques d'aide aux mobilités...) et les encourager.

- En dernier lieu, **la ville des courtes distances** doit être favorisée à l'échelle des pôles de proximité et des centralités urbaines. Elle permet de limiter l'émission de GES mais est aussi la condition du développement des modes de déplacements actifs (marche à pied, vélo...) importants pour la santé, notamment celle des personnes sensibles.

### Dispositions prises dans le DOO

Poursuivant les objectifs du PADD, le DOO fait des choix en étroite synergie avec l'organisation et la répartition de l'habitat et de l'emploi sur le Pays.

- Le DOO définit des axes de transports prioritaires, sur l'ensemble du Pays là où le poids de population et d'emploi sont les plus importants en articulation avec les polarités existantes.
- Il acte la volonté de renforcer ces axes en fonction de l'armature urbaine, en inscrivant des densités minimales plus fortes selon le niveau de l'armature urbaine et en faisant des pôles structurants de bassin de vie des pôles d'échange multimodaux.
- Cette articulation entre pôles d'échange multimodaux et pôles structurants de bassin de vie se décline aussi à toutes les échelles ; à l'échelle communale, par une intensification de la densité afin d'accroître le poids de la population desservie autour de la ligne bus ou de la gare, et aussi favoriser un urbanisme de proximité limitant l'usage de la voiture et encourageant au contraire l'usage de modes actifs ; à l'échelle du Pays avec l'articulation entre les pôles structurants de bassin de vie et les pôles d'échange ; à l'échelle du Cœur de métropole ou une grande partie du réseau TC s'organise autour de la ligne A du métro et de la ligne B qui sera mise en service en 2019.
- Le DOO propose aussi des niveaux de densité qui



se calent sur les niveaux de l'armature urbaine et qui sont renforcés à proximité d'un pôle d'échange multimodal (gare, station de métro, arrêt de bus).

- Le DOO propose de renforcer la cohérence du réseau de modes actifs notamment en direction du réseau de transports en commun.
- Enfin, le DOO conserve les potentiels de développement de l'ensemble de l'étoile ferroviaire rennaise.

## LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

### Explication des choix du PADD

Afin de prendre en compte les enjeux énergie-climat, le SCoT s'inscrit dans les logiques des démarches nationales (conférence environnementale) et régionales (pacte électrique breton et Schéma régional climat-air-énergie).

L'aménagement des territoires est un levier important d'efficacité énergétique. Il est toutefois contraint par un système d'inter-indépendance des territoires notamment entre métropole et territoires ruraux. L'action publique est donc soumise à ces contraintes en particulier pour les consommations énergétiques liées aux mobilités. Cependant, l'aménagement spatial des territoires permettrait à lui seul de réduire de façon significative la demande énergétique finale.

Or, l'urbanisation du territoire français est caractérisée par trois tendances fortes :

- la dilution du fait urbain dans les territoires ruraux, avec une expansion et une fragmentation spatiale,
- la diminution des densités démographiques,
- la diminution des densités construites.

Le SCoT fournit donc un cadre pour faire évoluer ces tendances (transport, resserrement de l'urbanisation, densité plus forte). Toutefois, les collectivités locales au sein de leur EPCI occupent une place centrale dans la mise en œuvre des politiques liées aux changements climatiques. Ce sont elles qui disposent des leviers permettant économie, efficacité et innovation en matière énergétique. Ce sont notamment les plans climat-énergie, la rénovation des bâtiments publics, les politiques d'habitat pour résorber la précarité énergétique (actions des programmes local de l'habitat, OPAH « économie d'énergie », ...).

Le SCoT, pour sa part mobilise les leviers dont il a la maîtrise :

- l'organisation urbaine de son territoire, qui constitue un atout face à l'impératif de la transition énergétique ;
- l'incitation des EPCI qui le composent à s'engager dans une démarche de type Plan climat énergie et

à se fixer des objectifs ambitieux.

Ces enjeux ont une dimension sociale forte, car il s'agit de lutter contre la précarité énergétique et d'éviter le renforcement des inégalités territoriales. Le PADD acte de la volonté de chaque EPCI de limiter l'émission de CO<sub>2</sub> et d'assurer la réduction de la facture énergétique par le biais notamment des plans climat énergie territoriaux en place ou en projet.

Le SCoT acte le principe d'une organisation urbaine plus efficiente du point de vue des transports, invite à la réalisation de formes urbaines plus denses dans l'objectif de limiter notamment les déperditions énergétiques. Le SCoT encourage la mise en place de réseau de chaleur urbain et de solutions innovantes en matière de production d'énergie. Il préconise la gestion globale de la ressource de bois énergie pour répondre localement à la demande.

Ces enjeux ont une dimension sociale forte, car il s'agit de lutter contre la précarité énergétique et d'éviter le renforcement des inégalités territoriales.

Le PADD acte de la volonté de chaque EPCI de limiter l'émission de CO<sub>2</sub> et d'assurer la réduction de la facture énergétique par le biais notamment des plans climat énergie territoriaux en place ou en projet.

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO renvoie aux EPCI le soin de prendre en charge le thème de la transition énergétique à travers leur PCET. à une autre échelle, les plans locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement sont invités à prendre en compte cette dimension énergétique de façon plus précise (règlement, îlots de chaleur urbain, bioclimatie, énergie renouvelable...).

À plus long terme, l'objectif du SCoT sera une meilleure prise en compte de cette question notamment de sa corrélation avec la planification urbaine. Pour cela, des outils d'analyse des impacts énergétiques sont nécessaires afin que des scénarios d'aménagement différenciés puissent être proposés. En l'état actuel, de multiples recherches sont en cours pour aboutir à un outil d'évaluation performant qui puisse être partagé par le plus grand nombre et ainsi permettre une évaluation objective des politiques publiques. Néanmoins, plusieurs problèmes demeurent notamment sur l'échelle de l'évaluation, mais aussi sur les résultats peu probants des outils ainsi que sur les données nécessaires à leur fonctionnement. Une expérimentation est actuellement en cours avec les services de l'État pour tester l'outil GES-SCoT. En fonction des résultats obtenus, une évaluation dans le cadre du suivi du SCoT permettra de redéfinir, aux besoins, les objectifs sur ce thème.

## PRÉSERVATION DES RESSOURCES ET PRÉVENTION DES RISQUES

### Explication des choix du PADD

Le développement urbain et l'accueil de population génère un impact sur l'environnement à travers la consommation de ressources et le rejet de déchets. Toutefois, cela peut être plus ou moins atténué grâce à la part plus importante de matériaux ou objets renouvelables réutilisés qui permettent de réduire la consommation des ressources naturelles.

Le choix du PADD est donc de gérer les ressources de manière raisonnée, de favoriser un traitement efficace des déchets (eaux usées, déchets...) et d'engager le territoire vers une utilisation plus forte de matériaux renouvelables.

Le PADD propose de limiter l'impact environnemental du développement urbain en économisant les ressources du territoire :

- Le foncier agricole en encourageant la « sobriété » foncière » (voir le chapitre précédent) ;
- Les ressources minérales en valorisant les ressources du territoire, et en privilégiant l'utilisation de matériaux alternatifs (bois, déconstruction) ;
- L'eau en reprenant à son compte les principaux objectifs du SAGE et en étant en cohérence avec le schéma départemental d'eau potable.

### Dispositions prises dans le D00

Concernant l'eau, le premier objectif recherché par le PADD est de préserver la ressource existante dans le Pays de Rennes. Bien que le Pays de Rennes exploite pour l'essentiel des ressources situées hors du territoire du SCoT, les différents captages présents sur son territoire sont à protéger. Dans le site stratégique Vilaine aval, le captage des Bougrières fera l'objet d'une approche spécifique appuyée par des études hydrauliques afin d'évaluer les impacts de l'aménagement proposé sur la ressource en eau et d'en réduire les effets.

Le captage des Bougrières est un captage de secours mais il est étroitement lié au captage de Lillion qui alimente le syndicat des eaux de Lillion.

Le second objectif est de limiter le rejet des eaux pluviales dans les secteurs les plus sensibles. Le SCoT cherche, d'une part, à limiter les rejets par une rétention sur place et, d'autre part, à améliorer le système de gestion des eaux pluviales dans les zones agglomérées.

En dernier lieu, le SCoT veille à limiter le rejet des eaux usées directement dans le milieu en demandant la réalisation d'un diagnostic des systèmes d'assainissement et d'eaux pluviales dans les documents d'urbanismes locaux lorsque cela est nécessaire (milieux

sensibles définis par le SAGE).

Concernant les ressources minérales, le diagnostic met en évidence le risque de pénurie en sable de carrière. Pour répondre localement aux besoins futurs, le SCoT permet la poursuite des exploitations de carrières en cours sur le site de la Vilaine aval et préconise que les réserves de gisements soient identifiées, afin que leur mise en exploitation soit en adéquation avec les besoins futurs. Toutefois, les documents locaux d'urbanisme gardent leur prérogative en termes d'autorisation d'ouverture de carrières.

Concernant les risques, le SCoT du Pays de Rennes s'est donné comme axe d'améliorer la prise en compte et la prévention des risques naturels. Le premier objectif est de préserver les éléments naturels qui constituent des freins à l'écoulement trop rapide des eaux (haies, fossés, zone humides...).

Le second objectif est de prévenir le risque d'inondation dans la réalisation d'infrastructures de transports dans la traversée de zones inondables.

Le troisième objectif est d'arrêter l'urbanisation des espaces naturels inondables en considérant que les travaux de protection contre les risques d'inondation ne doivent pas entraîner la création de nouvelles zones d'urbanisation.

Le SCoT se prononce en faveur d'une prise en compte des risques naturels et technologiques en amont des réflexions et projets de développement, d'aménagement, d'urbanisme, dans le cadre de l'élaboration des plans locaux avec l'objectif de limiter en amont l'exposition des personnes et des biens.

# UN PAYS ATTRACTIF ET DYNAMIQUE AVEC UNE CAPITALÉ RÉGIONALE, MOTEURS POUR LA RÉGION BRETAGNE



## L'OFFRE EN LOGEMENTS

### Explication des choix du PADD

Le projet de SCoT affiche des objectifs importants d'accueil de populations nouvelles dans le prolongement de la dynamique démographique des dernières décennies.

Plusieurs scénarios, à l'échelle de l'aire urbaine ont été proposés par l'INSEE et les agences d'urbanisme bretonnes. Un scénario a été retenu amenant l'aire urbaine à 800 000 habitants à l'horizon d'une trentaine d'années. Plusieurs périodes (2013-2023 puis 2023-2033) ont été définies avec des rythmes de croissance différents. Les élus souhaitent que la part du Pays de Rennes dans la croissance de l'aire urbaine soit identique à la part qu'il représente aujourd'hui dans la population de l'aire urbaine (70 %).

Le scénario retenu pour le Pays est donc le suivant :

	Croissance dans l'aire urbaine	Croissance dans le Pays de Rennes	Production logements nécessaire
2013/2023	8 600 hab/an	6 020 hab/an	5 050
2023/2033	7 460 hab/an	5 222 hab/an	Non déterminé

L'estimation de la production de logements nécessaire prend en considération trois phénomènes :

- La croissance endogène, c'est-à-dire la production de logement nécessaire pour accueillir le solde démographique naturel du territoire ;
- Le besoin en logements pour l'accueil de nouveaux habitants ;
- La prise en compte de l'effet de diminution de la taille des ménages.

Les besoins minimaux en logement qui en découlent pour la décennie à venir sont donc d'environ 5 050 logements/an. Pour la décennie suivante, dans le cadre des évaluations du SCoT, ces estimations pourront être corrigées.

Pour éviter l'éloignement des ménages, l'évolution de la hausse des prix et satisfaire une demande de logements diversifiées, le SCoT doit donc permettre la construction d'un minimum de 5 000 logements par an. Il demande aux PLH de prévoir cette production minimale annuelle au prorata de son parc de logements existant 2010 différencié en liaison avec l'armature urbaine définie par le SCoT.

Il s'agit d'un objectif moyen à atteindre d'ici 2030 : l'évaluation de cet objectif ne se fera pas chaque année mais sur des pas de temps plus longs, en lien avec l'évaluation de la mise en œuvre des différents PLH. Une modulation, à la hausse ou à la baisse, pourra donc se faire dans le cadre des PLH des différents EPCI, avec un lissage des objectifs.

### Dispositions prises dans le DOO

Le premier principe mis en avant dans le DOO est de favoriser une territorialisation de la production de logements au sein de chaque EPCI, conformément à l'article L 122-1-7 qui stipule que le DOO définit « *Les objectifs d'offre de nouveaux logements, répartis, le cas échéant, entre les établissements publics de coopération intercommunale ou par commune* ». Cette part de la production se fait au prorata du parc de logement actuel. Ainsi, chaque EPCI se voit attribuer un objectif minimal de logements à produire qu'il devra traduire dans sa politique locale de l'habitat.

Le deuxième principe que le DOO met en action est celui d'une croissance démographique différenciée au regard de l'armature urbaine. Le DOO demande à chaque EPCI d'organiser une répartition de l'offre polarisée sur les différents niveaux de l'armature, à savoir :

- le Cœur de métropole, les pôles structurants de bassin de vie,
- les pôles d'appui au Cœur de métropole.

Le troisième principe mis en avant par le DOO est une production de logements aidés (locatif social et accession aidée) dans tout le territoire. Cette production est fixée à 25 % minimum de la production totale de logement pour le Cœur de métropole, les pôles structurants de bassin de vie et les pôles d'appui au Cœur de métropole. Elle doit également être renforcée dans les opérations situées aux abords des pôles d'échanges multimodaux. Cet objectif de production à l'échelle du Pays se justifie pour éviter des « effets de bord », c'est-à-dire un parc de logements sociaux en décalage d'une commune à l'autre, d'un EPCI à l'autre. La répartition préférentielle en fonction de l'armature se justifie par le niveau de service que ces pôles seront capables d'assurer à une population plus modeste.

## LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI

### Explication des choix du PADD

#### Les échanges et la communication : l'accessibilité du Pays de Rennes

La situation géographique excentrée de la Bretagne oblige à des efforts permanents et accrus en matière d'accessibilité du Pays de Rennes. Ces efforts ont permis jusqu'à présent le maintien de la place de l'agglomération dans le maillage national et européen et ont bénéficié à l'ensemble du territoire breton.

Pour le SCoT, il est nécessaire de poursuivre ces efforts et de conforter également la place du Pays dans le contexte régional et métropolitain. À cette fin, l'amélioration du réseau de desserte du Pays doit être poursuivie, notamment par la poursuite de la modernisation de la route des estuaires avec le traitement du point dur que constitue le passage de la rocade Sud, la finalisation du projet de LGV Rennes-Paris et l'amélioration des dessertes vers la Bretagne et les Pays de la Loire (Rennes-Quimper, Rennes-Brest, Rennes-Nantes).

#### L'économie productive

Une part importante des emplois du Pays de Rennes est portée par le système productif. Celui-ci repose sur quatre piliers historiques : automobile, agro-alimentaire, numérique et bâtiment.

Face aux mutations récentes de ce système, le SCoT intègre la nécessité de renouvellement des sites historiques de production ainsi que l'émergence de nouveaux sites technopolitains.

Un premier objectif assigné au SCoT est l'anticipation des mutations des tissus industriels. Cela concerne les sites de production qui connaissent des difficultés et obligent les entreprises à des restructurations et des réorganisations (La Janais, route de Lorient...). Le SCoT, à travers notamment les études spécifiques menées dans le cadre des sites stratégiques, conduit des réflexions qui sont amenées à être traduites dans les projets et les documents locaux d'urbanisme.

Un deuxième objectif est le suivi de l'évolution des zones d'activités historiques. Ces secteurs, rejoints par la croissance de la ville ont tendance à muter vers des formes de mixité urbaine notamment commerciale. Le SCoT à travers une politique de développement commercial maîtrisé souhaite conforter certaines de ces zones dans leur vocation d'origine afin de préserver un tissu industriel et artisanal. Certaines zones d'activités aujourd'hui mitées par un développement commercial désordonné sont réorientées vers leur vocation initiale : le document d'aménagement commercial précise les zones qui sont concernées par ces mouvements.

Mais au-delà de la simple question du commerce, la requalification des zones d'activités historiques doit s'interroger sur leur place dans la ville et leur mutation vers de nouveaux usages (résidentiel, services...). Tout comme l'ouverture de nouveaux espaces économiques, leur évolution et leur réhabilitation doivent se réaliser avec un objectif de qualité pour répondre aux attentes diversifiées des acteurs économiques. Pour les zones d'activités existantes et à venir, il s'agira de rechercher des formes urbaines innovantes plus denses, privilégiant la mutualisation de certains équipements. La recherche de la mixité pourra y être menée en veillant à ce qu'elle ne génère pas de conflits d'usage, risquant de faire fuir les entreprises et de conduire in fine à une surconsommation foncière.

D'autres trajectoires sont possibles. On peut notamment redynamiser ces zones en travaillant sur la densification et la réindustrialisation.

#### La qualité d'accueil de l'offre économique

Les espaces économiques doivent évoluer pour se conformer aux nouvelles pratiques et attentes notamment en matière de services (intégration urbaine, parcs d'activités urbains pour l'artisanat...).

Le développement, de nouvelles zones d'activités le long des axes stratégiques est dédié à l'accueil de nouvelles entreprises qui recherchent avant tout une bonne accessibilité, souvent à proximité d'un échangeur et donc en connexion directe avec le réseau routier national, et, dont l'activité n'est pas compatible avec les fonctions résidentielles et de services des territoires urbains.

Il répond aussi au besoin de relocalisation de certaines entreprises du Pays de Rennes qui ne se satisfont pas de leur emplacement actuel pour des raisons de foncier, d'accessibilité ou plus simplement pour leur besoin de développement (*voir chapitre économie de l'espace*).

En même temps, le SCoT favorise et appuie une logique d'accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée en créant un terrain favorable autour de la recherche, de l'enseignement supérieur, de la formation et du cadre de vie, notamment à travers sa technopole, son éco-cité (Via Silva 2040), et bien sûr l'amélioration de l'accessibilité TGV du territoire (Euro Rennes)

#### La logistique

En dernier lieu, le SCoT met en avant la nécessaire prise en compte de la fonction logistique. Elle permet de gérer les flux à un coût moindre. Elle favorise une meilleure adéquation entre une demande et une offre, limitant au maximum les stocks et permettant ainsi une amélioration de la rentabilité des investissements. La logistique est une activité créatrice d'emplois indispensable au fonctionnement d'une agglomération et à l'essor du Pays de Rennes. Dans

un premier temps, pour réduire la part modale de la route dans les échanges, le SCoT préconise le lancement de réflexions pour la création d'une ou de plateformes logistiques multimodales (rail/route) répondant aux enjeux de logistiques nationale et régionale. Il recommande en outre l'intégration des problématiques de logistique urbaine dans les politiques d'aménagement des communes. Ces réflexions devront être menées en cohérence avec le plan régional d'actions logistiques adopté en décembre 2013 par la région. La Région Bretagne va ainsi participer à l'étude nécessaire au projet de création d'une plateforme multimodale dans les espaces libérés par PSA La Janais à Chartres-de-Bretagne. Il s'agit pour les collectivités territoriales de déterminer s'il est opportun de créer une plate-forme rail-route sur ce site. Il serait complété par des surfaces dédiées à la logistique. Elles viendraient en complément de la plate-forme existante dans le secteur de la plaine de Baud à Rennes. Le SCoT prévoit les espaces nécessaires autour du site pour son développement.

### Dispositions prises dans le DOO

Le DOO se propose d'organiser le foncier d'activité en fonction des objectifs du PADD. Il exprime ces objectifs principalement dans le document graphique accompagnant le DOO. Ce document graphique comprend :

- Les secteurs de renouvellement urbain portant sur les zones d'activités historiques que sont la ZI du Bois de Soevre, la ZI des Cognets, la route de Lorient, la ZI Nord et la ZI Sud-Est ;
- Les secteurs de développement économiques intitulés soit « zone de développement économique », soit « zone conditionnelle de développement économique » qui se font sur des sites ex nihilo, le long des axes stratégiques du Pays de Rennes ;
- La poursuite du développement des activités technopolitaines, notamment dans la technopole sur le site Via Silva 2040 ;
- L'accueil d'activités nouvelles sur des thématiques spécifiques (notamment autour des éco-filières ciblées sur le développement durable (extension Cap Malo, Écoparc de Haute Bretagne...)).

Le SCoT poursuit ces objectifs de synergie commerciale dans les ZACom plutôt qu'un éparpillement du commerce dans les ZA historiques. Cet éparpillement constaté ces dernières années met en concurrence l'immobilier commercial et l'immobilier d'entreprise au détriment de ce dernier.

### Les zones de développement économiques

Un atlas des zones d'activités a été réalisé sur l'ensemble du Pays de Rennes en 2013/2014. Il fait apparaître que les « friches » sont peu nombreuses : en

effet, l'attractivité des zones d'activités « historiques » ne se dément pas, même si la nature des activités évolue.

Le SCoT identifie six grands sites d'activités industrielles ou commerciales porteurs d'enjeux de modernisation/requalification et renouvellement. Ces sites sont identifiés par un R de « renouvellement urbain » sur le document graphique n°1 du DOO.

En ce qui concerne les nouvelles zones de développement économique, leur localisation de principe est indiquée sur le document graphique n°1 du DOO par une vignette violette assortie d'un potentiel exprimé en hectare. Lors de l'élaboration du SCoT en 2003-2007, un croisement a été fait entre l'analyse des besoins économiques et les grands enjeux paysagers du territoire pour définir les localisations des nouvelles zones de développement économique. La majorité d'entre elles sont situées en continuité de zones déjà existante, quelques unes sont positionnées sur des sites « ex nihilo » permettant de répondre aux besoins d'accueil sur le territoire, notamment pour des activités « spacivores ».

À l'occasion de la révision du SCoT et en lien avec les schémas d'aménagement économique des territoires, le dimensionnement de certaines de ces zones a été revu et une réflexion a été menée sur les nouvelles communes.

Le SCoT identifie également des zones conditionnelles de développement : leur mobilisation est conditionnée à une vocation spécifique. Leur localisation de principe est indiquée sur le document graphique n°1 du DOO par une vignette violette en pointillé, assortie d'un potentiel exprimé en hectare.

Des précisions peuvent être apportées sur certaines grandes zones de développement économique :

#### - « Ker Lann – La Janais »

Les éléments indiqués dans le paragraphe du site stratégique « Ker Lann – La Janais » sont suffisants pour permettre la réalisation de projets de renouvellement urbain sur ce secteur : un R violet n'est pas nécessaire. Par ailleurs, la zone de 45 ha était conditionnée au SCoT de 2007 au développement d'activités liées au secteur automobile. La conjonction des restructurations du secteur automobile et des difficultés d'aménagement de certaines zones du SCoT ont conduit à la « déspecialiser » pour accueillir des entreprises industrielles et logistiques.

#### - Mordelles

Lors de l'élaboration du SCoT en 2003-2007, le diagnostic économique pointait un déficit d'offre pour des entreprises « accessibles-spacivores ». Un repérage des sites potentiels, répondant à des caractéristiques particulières (être accessibles depuis des grands axes, être suffisamment

plats pour accueillir des entreprises spacivores...) a alors été réalisé, croisé avec les grands enjeux paysagers du territoire. Parallèlement à l'identification de cette réserve pour l'accueil d'activités à l'Ouest du territoire (pouvant à terme prendre le relais de la zone de Le Rheu), le Champ urbain « Noé de Mordelles » a été délimité, pour préserver à long terme la vocation agricole de ce secteur. L'enveloppe de 80ha était inscrite au SCoT dès 2007 et a été reconduite. Mais il s'agit d'une enveloppe maximum, qui ne sera peut-être pas mobilisée dans sa totalité. Les dispositions du SCoT de 2007 ont donc cherché à concilier la nécessaire inscription de réserve pour l'accueil d'activités à l'Ouest du territoire et la prise en compte des enjeux agricoles avec la préservation du siège d'exploitation dans le Champ urbain.

#### – Corps-Nuds

Le secteur de Corps-Nuds a été identifié dès 2007 dans le schéma d'aménagement économique de Rennes Métropole et au SCoT car il répondait aux critères des ZA « accessibles-spacivores » : superficie, localisation le long d'un grand axe de circulation, proximité d'un échangeur complet, ... et permettait une meilleure répartition des entreprises et des emplois sur le territoire. Il n'a pas été aménagé immédiatement compte tenu de la présence, sur le même axe et répondant aux mêmes critères de la ZA de Bourgarré, qui est désormais opérationnelle. Il a été décidé de maintenir la ZA de Corps-Nuds au SCoT révisé pour anticiper l'après Bourgarré.

#### – Grand Breil

La destination de ce site rennais n'est pas encore déterminée. Elle se fera en fonction des besoins (sportif, santé, éducation, industrie...). L'objectif sur ce site à fort potentiel est de conserver des opportunités à long terme pour le développement du territoire, en proximité immédiate du Cœur de métropole. L'urbanisation de ce site est conditionnée à la définition des modalités de sa desserte par un transport en commun en site propre: ce site doit conserver sa vocation agronaturelle jusqu'à la validation, par l'autorité organisatrice des transports compétente, des conclusions d'une étude précisant les modalités de desserte du site par un TCSP.

### Les sites d'activités dédiés aux loisirs

La mise en oeuvre du SCoT nécessite de croiser différentes orientations et il est normal de rendre possible la réalisation de certains projets à vocation de loisirs dans des espaces agricoles ou naturels. Ainsi, le SCoT prévoit la possibilité de réaliser des parcs de loisirs en dehors de la tache urbaine et en non continuité urbaine, sous réserve de respecter les grands principes du SCoT sur la prise en compte de

l'agriculture, des dessertes routières et en transport en commun, de la biodiversité et de la limitation de la consommation d'espaces agro-naturels.

## LE DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS ET GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

Certains grands équipements – notamment universitaires et de recherche – jouent un rôle majeur dans la dynamique de développement de la région rennaise. Les grands équipements métropolitains assurent un haut niveau de service adapté aux attentes des acteurs du développement et permettent un meilleur rayonnement des territoires.

Pour les grands équipements sportifs, culturels et d'accueil, l'offre de l'aire urbaine de Rennes est conforme à son rang de 11e aire urbaine française. Pour les autres équipements métropolitains, certains ont été créés et rénovés récemment et ils contribuent à élever le niveau de l'offre (Champs Libres, TNB, Liberté, Opéra, Musée des Beaux-arts, FRAC...). Les projets du Stade d'athlétisme couvert, la réalisation de la Cité internationale, du futur Centre des congrès compléteront la dotation de l'agglomération et du Pays.

L'offre de services et d'équipements structurants est d'un bon niveau ainsi que l'a montré le diagnostic. Le PADD met en avant les objectifs de développement d'équipements corrélé à la croissance de population et à l'armature urbaine. Ainsi, hormis, le Cœur de métropole, qui a vocation à assurer sa fonction métropolitaine, les pôles structurants et, à un degré moindre, les pôles d'appui, doivent renforcer leur offre en équipements structurants pour asseoir leur statut dans l'armature urbaine. Cela doit s'organiser, sur un long terme, en tenant compte des contingences liées d'une part aux besoins de la population et d'autre part aux politiques publiques portées par les différents acteurs du territoire.

Toutefois, c'est aussi par le biais du développement démographique différencié et donc l'objectif de répondre à une demande des habitants que l'offre d'équipements se corrèlera peu à peu avec le projet d'armature urbaine.

Les projets connus de développement des grands équipements ou d'équipements structurants sont compatibles avec les orientations du SCoT relatives entre autres à la préservation des espaces naturels et agricoles et à la maîtrise de la consommation d'espace.





**Le Pays de Rennes**  
10 rue de la Sauvaie  
35000 RENNES  
[www.paysderennes.fr](http://www.paysderennes.fr)



**Agence d'Urbanisme et de Développement  
Intercommunal de l'Agglomération Rennaise**  
3 rue Geneviève de Gaulle-Anthonioz  
CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2  
[www.audiar.org](http://www.audiar.org)

Avec la participation de

