SCoT du Pays de Rennes

Schéma de cohérence territoriale

DOO

Document d'orientation et d'objectifs

Pays de Rennes

Document soumis à l'approbation du comité syndical le 22/10/2019

Acigné
Andouillé-Neuville
Aubigné
Bécherel
Betton
La Bouexière
Bourgbarré
Brécé
Bruz
Cesson-Sevigné
Chancé (commune déléguée)
Chantepie
La Chapelle-Chaussée
La Chapelle-des-Fougeretz
La Chapelle-Thouarault
Chartres-de-Bretagne
Chasné-sur-Illet
Châteaugiron
Châteaugiron (commune déléguée)
Chavagne
Chevaigné
Cintré
Clayes
Corps-Nuds
Domloup
Dourdain
Ercé-près-Liffré
Feins
Gahard
Gévezé
Gosné
Guipel
L'Hermitage
Laillé
Langan
Langouët
Liffré
Livré-sur-Changeon
Melesse
La Mézière
Mézières-sur-Couesnon
Miniac-sous-Bécherel
Montgermont
Montreuil-le-Gast
Montreuil-sur-Ille
Mordelles
Mouazé
Nouvoitou
Noyal-Châtillon-sur-Seiche
Noyal-sur-Vilaine
Orgères
Ossé (commune déléguée)
Pacé
Parthenay-de-Bretagne
Piré-Chancé
Piré-sur-Seiche (commune déléguée)
Pont-Péan
Rennes
Le Rheu
Romillé
Saint-Armel
Saint-Aubin-d'Aubigné
Saint-Aubin-du-Cormier
Saint-Aubin-du-Pavail (commune déléguée)
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

Document réalisé par l'AUDIAR, pour le Syndicat mixte du Pays de Rennes – octobre 2019 © AUDIAR

SOMMAIRE

UN PAYS « VILLE ARCHIPEL » : UNE ORGANISATION PERTINENTE DU TERRITOIRE

THÈME 1 8
L'organisation de l'armature urbaine 8

THÈME 2 11
L'organisation commerciale du territoire 11
2.1 Principes généraux 11
2.2 Les définitions 13
2.3 Les règles : la déclinaison de l'offre commerciale en cohérence avec l'armature urbaine 14
2.4 Les règles qui s'appliquent à l'ensemble du territoire 16

THÈME 3 19
Les sites stratégiques d'aménagement : une volonté partenariale de préserver durablement la qualité d'aménagement de sites portant l'image d'un Pays d'excellence 19
3.1 Le projet Via Silva 21
3.2 L'axe Paris-Rennes 21
3.3 Le projet EuroRennes 21
3.4 Portes du Bois de Sœuvres 22
3.5 Ker Lann / La Janais 22
3.6 Vallée de la Vilaine aval 22
3.7 Porte de Lorient 23
3.8 Porte de Brest 23
3.9 Route de Saint-Malo 24
3.10 Porte des Forêts 24
3.11 Écoparc de Haute Bretagne 24
3.12 Coteaux de l'Yaigne 25
3.13 Porte du Cormier 25

THÈME 4 26
Les principes paysagers de la ville archipel 26
4.1 La protection du cadre environnemental et paysager des communes 26
4.2 Valoriser et maintenir des alternances ville/campagne 26
4.3 Gérer durablement le paysage des axes majeurs et des entrées de la ville archipel 28
4.4 Valoriser le patrimoine bâti des bourgs et villes du Pays 28
4.5 Développer une offre partagée de loisirs verts, touristique et patrimoniale 29

THÈME 5 31
La préservation des espaces agronaturels 31
5.1 Conforter durablement la place de l'agriculture dans le territoire 31
5.2 Préserver durablement des sites agricoles et forestiers grâce aux périmètres de Champs urbains 32

THÈME 6 33
Biodiversité et capital environnemental 33
6.1 Préserver et conforter la grande armature écologique du Pays de Rennes : la trame verte et bleue 33
6.2 Favoriser une fonctionnalité écologique dans les secteurs qui assurent un rôle de connexion entre les grands milieux naturels 35
6.3 Préserver ou restaurer la perméabilité biologique des zones urbanisées et des infrastructures 36

UN DÉVELOPPEMENT ASSUMÉ, SOUTENABLE ET SOBRE

THÈME 7 40
Limiter la consommation des espaces agro-naturels 40
7.1 Maîtriser l'extension de l'urbanisation en affichant des objectifs chiffrés 40
7.2 Favoriser une utilisation rationnelle des espaces urbanisés 42

THÈME 8 44
L'optimisation des déplacements 44
8.1 Structurer le développement de la ville archipel en articulant l'armature urbaine et les politiques de transports publics 44

8.2 Organiser l'urbanisation autour des réseaux de transport en commun 44
8.3 Donner la priorité à l'organisation de transports en commun performants 46
8.4 Optimiser la gestion des voiries existantes 47
8.5 Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée aux dessertes en transports en commun et modes actifs 48
8.6 Garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux des proximités 48

THÈME 9 50
Vers un territoire « bas carbone » 50
9.1. Promouvoir l'efficacité énergétique 50
9.2. Agir sur l'organisation du territoire pour réduire l'impact énergétique du transport : le choix d'une armature urbaine 50
9.3. Développer des formes urbaines et des logements moins énergivores 50
9.4. Produire en mobilisant les énergies renouvelables locales 51
9.5. S'adapter au changement climatique en anticipant et atténuant ses effets 52
9.6. Équiper et aménager le territoire de façon sobre et responsable 52

THÈME 10 53
La préservation des ressources et la prévention des risques 53
10.1 Préserver les ressources 53
10.2 Prévenir les risques 54
10.3 Le traitement des déchets 55

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

THÈME 11 58
L'organisation de l'offre en logements 58
11.1 Assurer une production de logements suffisante sur le territoire 58
11.2 Diversifier la production de logements sur le territoire 58

THÈME 12 60
Le développement des activités économiques 60
12.1 Organiser une offre de foncier d'activités adaptée aux besoins 60
12.2 Accompagner la modernisation/requalification et le renouvellement économique de grands sites d'activités 61
12.3 Permettre l'émergence de sites d'activités dédiés aux loisirs 61

THÈME 13 62
Le développement des équipements et grands projets d'infrastructure 62
13.1 Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes 62
13.2 Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville archipel, en lien avec les transports en commun 62
13.3 Prendre en compte les grands projets d'infrastructures nécessaires à l'attractivité du Pays 63

Annexe 67
Délimitation des Champs urbains

1 UN PAYS « VILLE ARCHIPEL » : UNE ORGANISATION PERTINENTE DU TERRITOIRE

THÈME 1
L'organisation de l'armature urbaine

Le territoire du Pays de Rennes associe :
- **une Métropole – capitale régionale, moteur essentiel du développement du Pays de Rennes et porteur des fonctions métropolitaines ;**
- **3 EPCI périphériques, bassins de vie structurants pour le Pays de Rennes, source de valeur ajoutée pour l'ensemble du territoire.**

Le SCoT donne le cap et assure la cohérence d'ensemble, tout en permettant l'expression de la diversité des 4 intercommunalités. Ainsi chaque EPCI définit des politiques singulières (habitat, développement économique et emploi, équipements, déplacements...), et cohérentes, favorisant le maintien des équilibres du Pays de Rennes. C'est ce qui fonde l'armature urbaine.

L'ARMATURE URBAINE AU SERVICE DE LA VILLE ARCHIPEL

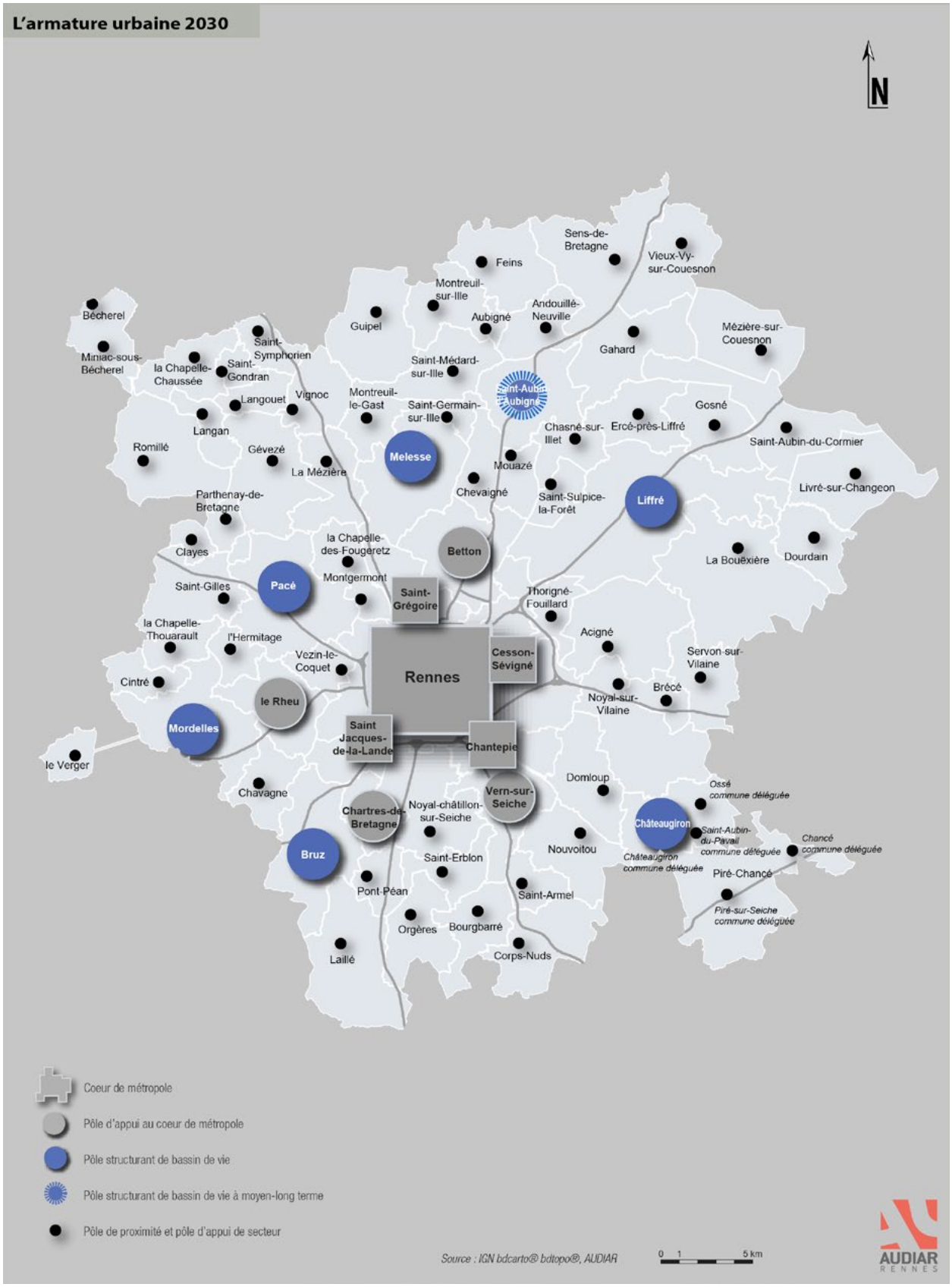
Le projet d'armature urbaine à l'horizon 2030 propose une organisation fondée sur quatre niveaux (cf. carte « ***L'armature urbaine à 2030*** » ci-après) :

- **un Cœur de métropole** : constitué de Rennes et de quatre communes limitrophes, il fournit l'offre principale en logements, services, emplois du Pays de Rennes et assure la fonction spécifique de rayonnement grâce aux grands équipements, aux fonctions métropolitaines et au commerce. Il comprend le centre-ville de Rennes avec un rôle particulier notamment en termes d'image et de rôle commercial ;
- **des Pôles structurants de bassin de vie** : ces pôles animent les bassins de vie avec des équipements et services, qui répondent aux besoins quotidiens ou hebdomadaires des habitants. Certains d'entre eux n'ont pas encore les caractéristiques de pôles structurants de bassin de vie, mais le projet leur confère ce statut à moyen-long terme afin de parvenir sur l'ensemble du territoire à constituer une armature urbaine confortant la ville archipel ;
- **des Pôles d'appui au Cœur de métropole** : ils assument, comme les communes du Cœur de métropole et en complémentarité avec elles, un rôle d'équilibre et de développement de la zone la plus dense du Pays ;
- **des Pôles de proximité** : ils complètent le maillage urbain et organisent le renforcement des fonctions en complémentarité avec les autres polarités : offre de services et d'emplois, accueil de tous les habitants, offre en transport collectif. Le SCoT propose qu'ils puissent accueillir une croissance démographique, leur permettant de maintenir et développer leur offre de commerces, services et équipements nécessaires aux besoins de leurs habitants. Certains bassins de vie reposent sur une organisation qui identifie parmi les Pôles de proximité des Pôles d'appui de secteur (cf carte ci-après « ***L'organisation à l'échelle des bassins de vie*** »). Ces pôles assurent un rôle d'équilibre et de développement du bassin de vie en appui du Pôle structurant de bassin de vie.

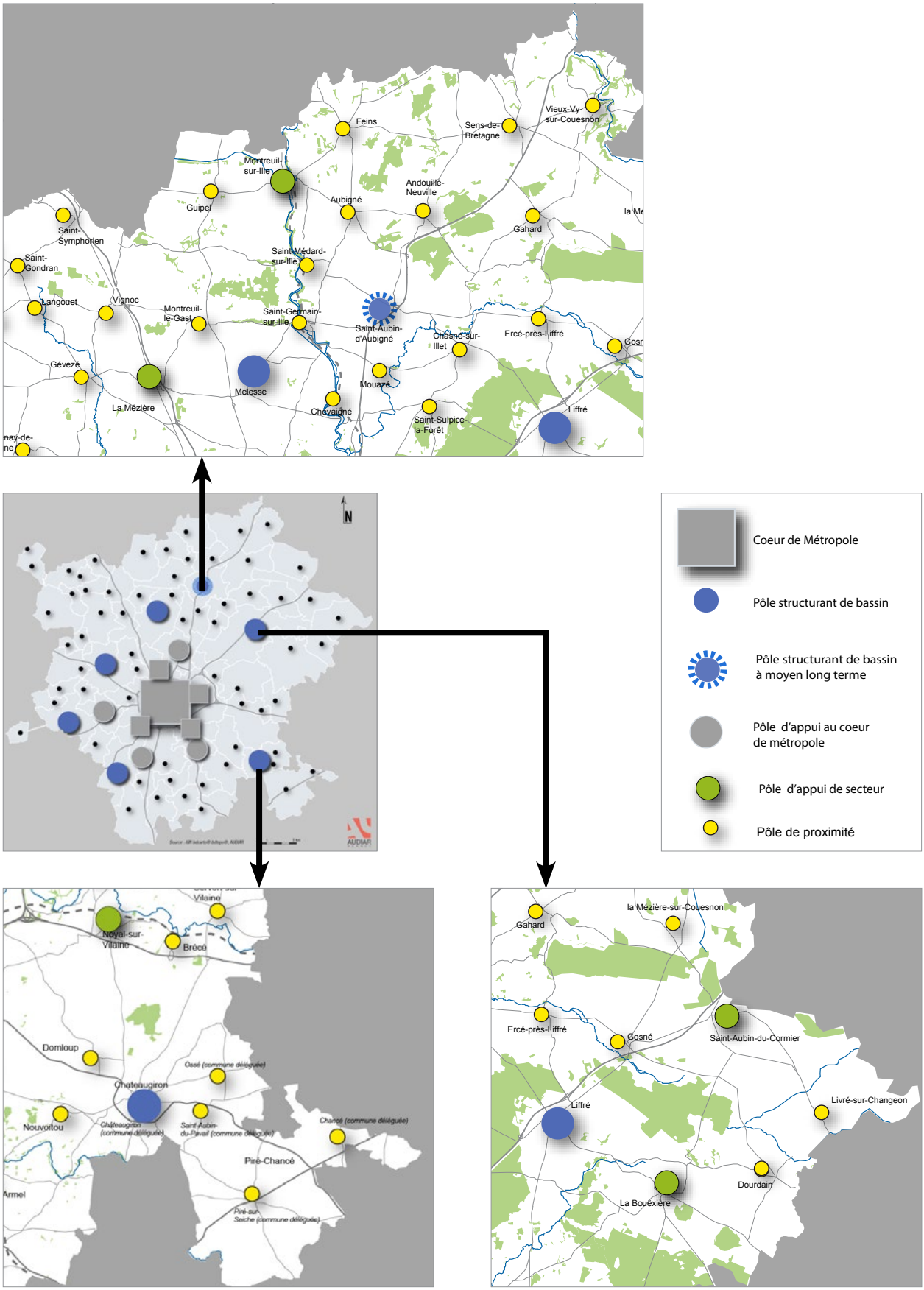
Les dispositions du DOO sont différenciées en considération de ces différents niveaux afin de répondre aux enjeux du territoire.

Certaines orientations du DOO sont traduites à l'échelle communale (potentiels urbanisables maximum, objectifs minimum de densité ou de production de logements aidés…) et peuvent être différenciées selon les niveaux dans l'armature urbaine. En cas de fusion de communes ou de création d'une commune nouvelle durant la vie du SCoT, ces dispositions d'échelle communale restent applicables aux anciennes communes jusqu'à une prochaine révision du SCoT.

Les documents d'urbanisme, plans et programmes applicables sur le territoire du SCoT devront prendre en compte les orientations résultant de l'organisation de l'armature urbaine avec ces différents niveaux, notamment en matière d'habitat et de déplacements.
Cette armature urbaine est articulée à la trame verte et bleue, au maillage d'eau et de bocage, ainsi qu'aux grands espaces naturels et agricoles, qui constituent des éléments importants de l'identité du Pays.


L'armature urbaine 2030
N
Sens-de-Bretagne
Vieux-Vy-sur-Couesnon
Feins
Montreuil-sur-Ille
Andouillé-Neuville
Aubigné
Guipel
Gahard
Mézière-sur-Couesnon
Bécherel
Miniac-sous-Bécherel
la Chapelle-Chaussée
Saint-Gondran
Saint-Symphorien
Saint-Médard-sur-Ille
Saint-Aubin-d'Aubigné
Langouet
Vignoc
Montreuil-le-Gast
Saint-Germain-sur-Ille
Gosné
Langan
Chasné-sur-Illet
Ercé-près-Liffré
Saint-Aubin-du-Cormier
Romillé
Gévezé
Melesse
La Mézière
Mouazé
Chevaigné
Saint-Sulpice-la-Forêt
Liffré
Livré-sur-Changeon
Parthenay-de-Bretagne
Clayes
la Chapelle-des-Fougeretz
Betton
La Bouëxière
Dourdain
Saint-Gilles
Pacé
Montgermont
Saint-Grégoire
Thorigné-Fouillard
la Chapelle-Thouarault
l'Hermitage
Acigné
Vezin-le-Coquet
Rennes
Cesson-Sévigné
Servon-sur-Vilaine
Cintré
le Rheu
Noyal-sur-Vilaine
Brécé
Mordelles
Saint Jacques-de-la-Lande
Chantepie
le Verger
Domloup
Ossé commune déléguée
Chavagne
Chartres-de-Bretagne
Noyal-châtillon-sur-Seiche
Vern-sur-Seiche
Châteaugiron
Saint-Aubin-du-Pavail commune déléguée
Chancé commune déléguée
Bruz
Saint-Erblon
Nouvoitou
Châteaugiron commune déléguée
Piré-Chancé
Pont-Péan
Saint-Armel
Piré-sur-Seiche commune déléguée
Orgères
Bourgbarré
Laillé
Corps-Nuds
Coeur de métropole
Pôle d'appui au coeur de métropole
Pôle structurant de bassin de vie
Pôle structurant de bassin de vie à moyen-long terme
Pôle de proximité et pôle d'appui de secteur
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR RENNES

L'organisation à l'échelle des bassins de vie



THÈME 2
L'organisation commerciale du territoire

Le DOO définit les localisations préférentielles des commerces, ses liens avec l'armature urbaine, les conditions globales d'implantation des commerces sur le territoire, précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal. Il définit et fixe les orientations pour les centralités et les Zones d'Aménagement Commercial.
Les orientations du SCoT du présent thème 2 et du document d'aménagement commercial (DAC) concernent les magasins de commerce de détails et les ensembles commerciaux (à l'exclusion des magasins de commerce de gros n'exerçant pas d'activité significative de commerce de détail, de l'hôtellerie-restauration, des activités de loisirs et des concessionnaires automobiles).
Afin de favoriser le développement des circuits courts (cf thème 5.1.6.) les magasins de producteurs ne sont pas concernés par ces dispositions s'ils sont situés soit :

- sur le site de l'une des exploitations,
- à proximité du site de l'une des exploitations uniquement s'ils sont en dehors des flux automobiles.

En complément du DOO, le document d'aménagement commercial (DAC) délimite les zones d'aménagement commercial (ZACom) en prenant en compte des exigences d'aménagement du territoire et de développement durable et précise pour chacune d'elles les enjeux, la stratégie et les conditions de développement à travers notamment une enveloppe de droits à construire.

2.1 Principes généraux

Le SCoT du Pays de Rennes a pour ambition de limiter les déplacements automobiles liés aux actes d'achats, de favoriser la mixité des fonctions urbaines, de faire du commerce un acteur de l'aménagement de la ville, mais aussi de limiter la consommation de foncier agricole et naturel en privilégiant l'urbanisation en renouvellement et en densification.
Le SCoT a également pour ambition de garantir les emplois et la richesse générés par les commerces du territoire en s'attachant à faire muter les espaces de commerces vers davantage de qualité, en renforçant le rayonnement et l'image du territoire et son attractivité au regard des nouveaux modes de consommation.
Le SCoT a pour ambition de faire des centralités de toutes les communes le lieu privilégié des implantations commerciales pour favoriser l'animation et l'identité des bourgs, la cohésion sociale.
Le développement de l'offre en besoins courants doit se faire prioritairement en proximité, au plus près des lieux de vie, en lien avec la dynamique démographique.

2.1.1 Développer préférentiellement les commerces dans les centralités et les zones d'aménagement commercial

Afin de favoriser la mixité des fonctions urbaines et l'agglomération des commerces dans les lieux les plus opportuns, les futurs développements de commerces se localiseront préférentiellement dans **les centralités** des communes du Pays (définies au point 2.2.1).

En complémentarité avec ces centralités, les futurs développement pourront également se localiser dans les zones d'aménagement commercial (ZACom) afin de limiter la consommation de foncier agricole et naturel, d'organiser au mieux les dessertes en transports collectifs et de favoriser l'adaptation des sites commerciaux, et de mettre en œuvre le projet d'armature urbaine. Ces ZACom sont définies au point 2.2.2. et délimitées dans le document d'aménagement commercial (DAC).
En dehors de ces lieux prioritaires, le développement commercial est très restreint.

La localisation préférentielle des commerces est justifiée par la prise en compte de la fréquence d'achat des consommateurs, qui génère des déplacements plus ou moins nombreux. Les achats ont ainsi été répartis en trois catégories de besoins : courants, occasionnels, exceptionnels.
Compte tenu de la fréquence d'achat très régulière et donc du nombre de déplacements générés, la réponse aux besoins courants se développe en centralité.

Types de besoins	Caractéristiques	Enjeux d'aménagement du territoire	Lieux privilégiés d'implantation
Courants	Achat très régulier	Déplacements nombreux et fréquents Enjeu de proximité géographique et d'accessibilité pour tous Desserte modes actifs Animation de la vie urbaine	Centralités
Occasionnels	Achat régulier ou occasionnel selon les formats	Selon les formats : Petits formats : Enjeu de proximité géographique, d'accessibilité TC forte et modes actifs. Selon les formats, Plus grands formats : Accessibilité TC et voiture, emprise foncière plus importante	Centralités du Cœur de métropole, des pôles structurants de bassin de vie de l'armature urbaine ou ZACom selon les formats
Exceptionnels	Achat exceptionnel	Effet masse de l'offre commerciale, accessibilité TC et voiture	Centralités du Cœur de métropole, des pôles structurants de bassin de vie de l'armature urbaine ou ZACom selon les formats de commerce

2.1.2 Accompagner le projet d'armature urbaine

L'armature urbaine souhaitée à horizon 2030 vise à conforter la ville-archipel, en renforçant le **Cœur de métropole**, en confortant, à l'échelle des **bassins de vie**, des polarités fortes structurantes et en consolidant une **organisation en réseau** qui répond, au plus près des lieux de vie que sont les **communes**, aux besoins des habitants. L'objectif du SCoT est de favoriser un développement différencié en cohérence avec cette armature urbaine.
Le SCoT poursuit les objectifs suivants :

- encourager le développement d'une offre commerciale de proximité en lien avec la dynamique démographique, dans les centralités, dans toutes les communes,
- conforter le rayonnement singulier du centre-ville de Rennes, premier pôle commercial du territoire et accompagner sur le Cœur de métropole, les autres sites commerciaux majeurs dont certains sont supports de rayonnement, dans leurs enjeux d'adaptation et de modernisation,
- conforter des polarités commerciales structurantes à l'échelle des bassins de vie pour donner la possibilité aux habitants d'avoir une réponse de proximité pour leurs achats occasionnels,
- adapter et moderniser l'attractivité des sites commerciaux majeurs du territoire.

En dehors des centralités et des ZACom, le développement du commerce n'est pas souhaité, mais possible sous certains critères, et pour tenir compte de l'existant.

2.1.3 Améliorer la qualité des sites et des équipements commerciaux

Le SCoT préconise que les développements commerciaux soient l'occasion d'améliorer l'empreinte écologique des sites commerciaux et favoriser la gestion raisonnée des ressources (énergies renouvelables, suivi et régulation des consommations d'énergie et d'eau…) ; la qualité architecturale et l'insertion paysagère des commerces.
Le SCoT vise, dans l'objectif ambitieux de limiter la consommation foncière, la forte restriction des possibilités d'extension des zones commerciales et la recomposition des sites commerciaux sur eux-mêmes pour valoriser les espaces commerciaux déjà urbanisés et accélérer les mutations de ces espaces dont la qualité est insuffisante, en privilégiant une conception dense et compacte.
Le SCoT vise l'amélioration de la fonctionnalité des sites (cohérence et connexion entre les enseignes…), de leur connexion avec les lieux de vie, et de leur accessibilité par tous les modes.
Ainsi, les projets d'extension ou de création devront rechercher :

- une amélioration de l'accessibilité globale du site,
- une amélioration de la qualité architecturale et de l'intégration paysagère des équipements commerciaux,
- la limitation de l'impact environnemental des équipements commerciaux,
- la densité des aménagements commerciaux, dans une logique d'économie de l'espace (cf. THÈME 7.1.3 du DOO - Rechercher une sobriété foncière pour les zones d'activités, commerciales et tertiaires).

Le DAC définit pour les ZACom les conditions d'implantation favorisant l'amélioration de la qualité des sites et de leurs équipements.

2.2 Les définitions

2.2.1 Les centralités urbaines

Afin de favoriser la mixité des fonctions urbaines et le regroupement des commerces dans les lieux les plus opportuns, les futurs développements de commerces se localiseront préférentiellement dans les centralités des communes du Pays de Rennes.

Ces centralités se définissent ainsi : les centralités urbaines sont des ensembles constitués d'espaces urbanisés continus, denses, avec des fonctions urbaines mixtes (équipements, commerces, habitat, services publics), le plus souvent constitués d'un tissu urbain ancien ou renouvelé. Ces différentes composantes urbaines doivent se trouver dans un périmètre restreint afin d'être accessible facilement et rapidement en modes actifs (piéton / vélo /...).

Les périmètres de centralité sont déconnectés des flux importants correspondant aux voiries structurantes du territoire, notamment échangeurs des 2x2 voies, 2ème ceinture... Certaines voiries structurantes traversant historiquement les centres-bourgs, centres-villes ou irriguant le Cœur de métropole peuvent être intégrées dans les périmètres de centralités dans leurs segments urbanisés et mixtes.

Parmi ces centralités, il convient de distinguer les centralités de centre-bourg ou centre-ville, présentes dans toutes les communes, des centralités de quartier, existantes ou à venir, qui peuvent être définies dans le Cœur de métropole, les Pôles structurants de bassin de vie et les Pôles d'appui au Cœur de métropole compte tenu de leurs poids de population et de l'étendue de leur tissu urbain. Ces centralités de quartiers sont des lieux de mixité urbaine, support d'échanges commerciaux et sociaux, mais aussi des espaces publics structurants à l'échelle des quartiers. Dans le secteur intra-rocade, elles peuvent intégrer les grandes voiries urbaines.

Au sein des centralités identifiées, les PLU définiront des dispositions réglementaires permettant de mettre en oeuvre les orientations définies par le SCoT.

2.2.2 Les Zones d'Aménagement Commercial

Afin d'éviter de disséminer les commerces et ainsi pouvoir organiser au mieux leur desserte en transport en commun et en modes actifs, les projets commerciaux de taille importante, dès lors qu'ils ne peuvent se localiser dans une centralité, s'implanteront préférentiellement dans une zone d'aménagement commercial. Les zones d'aménagement commercial (ZACom) concernent des sites qui, par leur taille, leur localisation ou leur caractéristique urbaine, sont porteurs d'enjeux pour le SCoT en termes d'aménagement du territoire et de développement durable. Les ZACom concernent les sites commerciaux majeurs et les zones commerciales des pôles les plus structurants de l'armature urbaine, à savoir, le Cœur de métropole, les Pôles structurants de bassin de vie et les Pôles d'appui au Cœur de métropole.

Les ZACom sont délimitées dans le DAC en prenant en considération des exigences d'aménagement du territoire notamment de consommation économe de foncier agricole et naturel.

Le DAC définit les conditions d'implantation et de développement commercial dans ces zones au regard notamment de l'armature urbaine.

2.2.3 Le reste de la tache urbaine

Le reste de la tache urbaine couvre l'ensemble des zones agglomérées (tache urbaine du document graphique n°1) ainsi que leurs extensions (directions d'urbanisation ou vignettes « nouvelles zones de développement économique » du document graphique n°1), à l'exception des centralités et des ZACom.

2.3 Les règles : la déclinaison de l'offre commerciale en cohérence avec l'armature urbaine

2.3.1 Le Cœur de métropole

Le Cœur de Métropole a vocation à proposer, en plus du service de proximité à ses habitants, une offre complète en termes de diversité (courants, occasionnels, exceptionnels) aux habitants du Pays de Rennes. Il a également un rôle de rayonnement grâce au centre-ville de Rennes et à certains de ses sites commerciaux majeurs.

Les centralités : principes

> **Le centre-ville de Rennes**, première centralité du Pays de Rennes :

Pour le centre-ville de Rennes, il s'agit de conforter son statut de premier pôle de rayonnement commercial du Pays de Rennes.
Les développements commerciaux sont libres sans contrainte ni sur la taille des bâtiments ni sur la typologie des besoins.
Il s'agit de développer des concepts innovants susceptibles de marquer sa singularité, en modernisant son offre commerciale notamment sur des sites emblématiques (Colombia – 3 Soleils, Visitation…) mais aussi en poursuivant la valorisation de l'environnement urbain (continuités piétonnières et commerciales, mobilier urbain…).

> **La centralité des centres-villes :**

Elles accueillent un développement libre sans contrainte ni sur la taille des bâtiments ni sur la typologie des besoins.

> **La (ou les) centralité(s) de quartiers :**

Compte tenu du développement démographique et l'étendue du tissu urbain, ces centralités se développeront essentiellement sur les besoins courants en cohérence avec l'évolution de la population communale ou de l'urbanisation et notamment celle vivant à proximité des commerces.
Le développement commercial de ces centralités de quartier ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centres-villes et les autres centralités de quartier du Cœur de métropole.

Les ZACom du Cœur de métropole

Pour gérer les enjeux d'urbanisme et de mutations spécifiques, des ZACom sont délimitées sur les principaux sites commerciaux.
Parmi celles-ci, les sites commerciaux majeurs du Cœur de métropole constituent un continuum commercial pour les consommateurs qui génère des flux interdépendants. Ces sites présentent également des enjeux similaires de modernisation, d'insertion dans le tissu urbain et d'accessibilités TC.
Ces sites ont vocation à développer leur offre en besoins occasionnels et exceptionnels et non en besoins courants dont les localisations préférentielles sont les centralités.

2.3.2 Les Pôles structurants de bassin de vie

Les Pôles structurants de bassin de vie ont vocation à proposer une offre complète en besoins courants et être une alternative aux sites commerciaux majeurs pour les besoins occasionnels des habitants du bassin de vie.

Les centralités des Pôles structurants de bassin de vie

> **La centralité du centre-ville**

Elle accueille un développement libre sans contrainte ni sur la taille des bâtiments ni sur la typologie des besoins.

> **La (ou les) centralité(s) de quartiers**

Compte tenu du développement démographique et l'étendue du tissu urbain, ces centralités se développeront essentiellement sur les seuls besoins courants en cohérence avec l'évolution de la population communale ou de l'urbanisation et notamment celle vivant à proximité des commerces.
Le développement commercial de ces centralités de quartier ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centres-villes.

Les ZACom des Pôles structurants de bassin de vie

Le développement commercial de ces ZACom a pour objectif de renforcer l'offre en besoins occasionnels des Pôles structurants de bassin de vie susceptible de limiter les déplacements contraints vers les sites commerciaux majeurs du Cœur de métropole. Cependant, celles-ci n'ont pas vocation à devenir des sites commerciaux majeurs. Avec les centralités, les ZACom des pôles structurants de bassin de vie sont les lieux de développement privilégiés des besoins occasionnels voire exceptionnels.

Des ZACom singulières de Pôles structurants de bassin de vie

Les ZACom des Pôles structurants de bassin de vie de Pacé (Rive Ouest) et Melesse (Cap Malo) sont des sites commerciaux majeurs qui par leur offre tant qualitative que quantitative ont une attractivité plus large que le bassin de vie et participent au rayonnement du territoire.

2.3.3 Les Pôles d'appui au Cœur de métropole

Ces pôles ont un développement commercial moindre que les pôles structurants de bassin de vie du fait de leur proximité au Cœur de Métropole. Ils ont vocation à couvrir les besoins courants de manière complète en adéquation avec leur population.

Les centralités des Pôles d'appui au Cœur de métropole

> La centralité du centre-ville

Elle accueille un développement libre sans contrainte ni sur la taille des bâtiments ni sur la typologie des besoins, en accompagnement du développement démographique de la commune.

> La (ou les) centralité(s) de quartiers

Compte tenu du développement démographique et l'étendue du tissu urbain, ces centralités se développeront essentiellement sur les seuls besoins courants, en cohérence avec l'évolution de la population communale ou de l'urbanisation et notamment celle vivant à proximité des commerces. Le développement commercial de ces centralités de quartier ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centres-villes.

Les ZACom des Pôles d'appui au Cœur de métropole

Compte tenu de leur proximité au Cœur de métropole et afin de pouvoir conforter les pôles structurants de bassin de vie, le développement commercial dans leurs ZACom est limité et possible uniquement pour la réponse aux besoins occasionnels.

2.3.4 Les Pôles de proximité incluant les Pôles d'appui de secteur

Les centralités des Pôles de proximité

La fonction commerciale de proximité a vocation à être confortée pour une réponse aux besoins de leur population dans les centralités définies dans les PLU. Au sein de cette centralité, les développements sont libres en lien avec les besoins courants de la population et les besoins occasionnels limités et dans le respect des équilibres entre centralités.

Dans le cas où des Pôles d'appui de secteur ont été identifiés, cette fonction commerciale peut être confortée pour offrir une réponse aux besoins courants de la population des communes alentour qui n'ont pas un poids suffisant pour pouvoir disposer d'une offre minimale à elles seules.

2.3.5 Les sites majeurs spécifiques qui sont indépendants de l'armature urbaine

Ce sont les sites de la route du Meuble et Village la Forme. Parce que leur rôle commercial s'exerce indépendamment de la commune d'implantation (déconnexion physique de la tache urbaine et éloignement significatif des centralités des communes), que leur rayonnement est assis sur une thématique dominante voire unique, ces sites ne pourront pas répondre aux besoins courants des populations en raison des développements de flux de déplacement réguliers qu'ils généreraient.

2.4 Les règles qui s'appliquent à l'ensemble du territoire

2.4.1 En dehors des centralités et des ZACom : le reste de la tache urbaine

En dehors des lieux prioritaires que sont les centralités et les ZACom, le développement commercial est très restreint.

Pour les besoins courants, dans une logique de proximité et afin de répondre aux seuls besoins de la population de la commune, des créations exceptionnelles de surfaces commerciales, en cohérence avec le parti d'aménagement poursuivi par les documents d'urbanisme et formalisé soit dans le PADD soit dans les orientations d'aménagement du PLU, pourront avoir lieu en dehors des centralités et des ZACom, si tous les critères suivants sont satisfaits :

- s'inscrire en complémentarité avec la ou les centralités,
- être déconnectées des flux automobiles visant à capter les habitants d'autres communes,
- s'inscrire dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine,
- en aucun cas favoriser l'émergence d'un nouvel ensemble commercial.

Les mêmes orientations s'appliquent aux extensions limitées des commerces existants.

S'agissant des besoins occasionnels et exceptionnels, des créations de petites surfaces commerciales et des extensions limitées des commerces existants pourront avoir lieu, à titre exceptionnel, en dehors des centralités et des ZACom, si tous les critères suivants sont satisfaits :

- répondre à leur modernisation,
- s'inscrire en complémentarité avec la ou les centralités et pour les pôles les plus structurants de l'armature urbaine avec la ou les ZACom,
- en aucun cas favoriser l'émergence d'un nouvel ensemble commercial,
- améliorer la qualité architecturale et l'intégration paysagère des bâtiments et des parkings,
- limiter l'impact environnemental des équipements commerciaux (ressource en eau, énergie, déchets, économie de l'espace…).

Dans tous les cas, ces créations et extensions devront respecter les dispositions sur l'amélioration qualitative des sites et des équipements commerciaux précisées notamment dans le DOO (point 2.1.3).

Au sein de la tache urbaine, les PLU définiront les zonages adaptés et édicteront les règles permettant d'y mettre en œuvre les orientations définies par le SCoT.

2.4.2 Les Drives

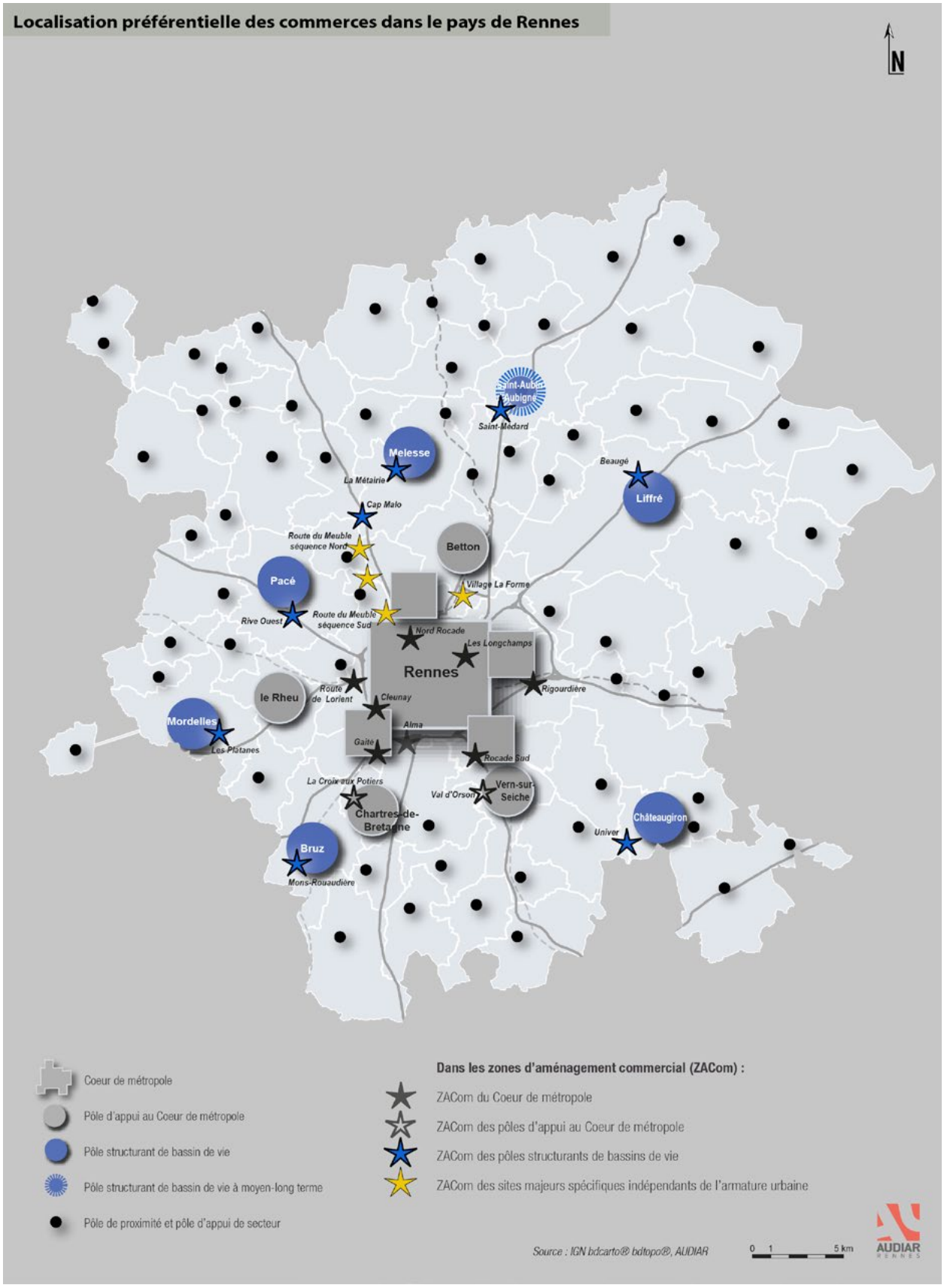
Les Drives intégrés ou accolés à un bâtiment destiné au commerce sont autorisés.
Pour éviter une localisation incontrôlée des Drives isolés (désolidarisés d'une surface commerciale classique) sur le territoire, leur localisation doit être cohérente avec les dispositions de localisation préférentielle des commerces, au plus proche des habitants, à savoir une localisation dans les centralités.

<table>
<tr><th rowspan="2">Polarités de l'armature urbaine</th><th colspan="2">Centralité délimitée dans le PLU</th><th colspan="2">ZACom délimitée dans le SCoT</th><th rowspan="2">Diffus dans la tache urbaine (en dehors des centralités et des ZACom)</th></tr>
<tr><th>Centre-bourg, Centre-ville</th><th>Quartier</th><th>Site commercial majeur</th><th>Zone commerciale</th></tr>
<tr><td>Ville de Rennes</td><td>Développement libre sans contrainte</td><td rowspan="7">Développement essentiellement sur les besoins courants en cohérence avec l'évolution de la population communale ou de l'urbanisation et notamment celle vivant à proximité des commerces. Le développement commercial de ces centralités de quartier ne doit pas avoir pour conséquence d'affaiblir les centres-villes et les autres centralités de quartier</td><td rowspan="4">Développement sur les besoins occasionnels et/ou exceptionnels dans le respect des conditions d'implantation et des droits à construire définis dans le DAC</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="9">Un développement commercial très restreint

Pour les besoins courants, dans une logique de proximité et afin de répondre aux seuls besoins de la population de la commune, des créations exceptionnelles de surfaces commerciales, en cohérence avec le parti d'aménagement poursuivi par les documents d'urbanisme et formalisé soit dans le PADD soit dans les orientations d'aménagement du PLU, pourront avoir lieu en dehors des centralités et des ZACom, si tous les critères suivants sont satisfaits :
- s'inscrire en complémentarité avec la ou les centralités ;
- être déconnectées des flux automobiles visant à capter les habitants d'autres communes ;
- s'inscrire dans un principe de mixité fonctionnelle et d'animation urbaine ;
- en aucun cas favoriser l'émergence d'un nouvel ensemble commercial.
Les mêmes orientations s'appliquent aux extensions limitées des commerces existants.

S'agissant des besoins occasionnels et exceptionnels, des créations de petites surfaces commerciales et des extensions limitées des commerces existants pourront avoir lieu, à titre exceptionnel, en dehors des centralités et des ZACom, si toutes les conditions suivantes sont satisfaites :
- répondre à leur modernisation,
- s'inscrire en complémentarité avec la ou les centralités et pour les pôles les plus structurants de l'armature urbaine avec la ou les ZACom ;
- en aucun cas favoriser l'émergence d'un nouvel ensemble commercial.
- améliorer la qualité architecturale et l'intégration paysagère des bâtiments et des parkings,
- limiter l'impact environnemental des équipements commerciaux (ressource en eau, énergie, déchets, économie de l'espace…).

Dans tous les cas, ces créations et extensions devront respecter les dispositions sur l'amélioration qualitative des sites et des équipements commerciaux précisées notamment dans le DOO (point 2.1.3).</td></tr>
<tr><td>Cœur de métropole</td><td rowspan="3">Développement libre sans contrainte</td><td></td></tr>
<tr><td>Pôle structurant de bassin de vie</td><td rowspan="2">Développement sur les besoins occasionnels dans le respect des conditions d'implantation et des droits à construire définis dans le DAC
N'ont pas vocation à devenir des sites commerciaux majeurs</td></tr>
<tr><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Pôle d'appui au cœur de métropole</td><td>Développement libre sans contrainte en accompagnement du développement démographique de la commune</td><td></td><td>Développement limité sur les besoins occasionnels dans le respect des conditions d'implantation et des droits à construire définis dans le DAC</td></tr>
<tr><td>Pôle de proximité dont pôle d'appui de secteur</td><td>Développement libre en lien avec les besoins courants de la population et les besoins occasionnels limités</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>


Localisation préférentielle des commerces dans le pays de Rennes
N
Saint-Aubin-d'Aubigné
Saint-Médard
Melesse
La Métairie
Cap Malo
Beaugé
Liffré
Route du Meuble séquence Nord
Betton
Pacé
Village La Forme
Rive Ouest
Route du Meuble séquence Sud
Nord Rocade
Les Longchamps
Rennes
Rigourdière
le Rheu
Route de Lorient
Cleunay
Mordelles
Alma
Les Platanes
Gaité
Rocade Sud
La Croix-aux Potiers
Val d'Orson
Vern-sur-Seiche
Chartres-de-Bretagne
Châteaugiron
Univer
Bruz
Mons-Rouaudière
Coeur de métropole
Pôle d'appui au Coeur de métropole
Pôle structurant de bassin de vie
Pôle structurant de bassin de vie à moyen-long terme
Pôle de proximité et pôle d'appui de secteur
Dans les zones d'aménagement commercial (ZACom) :
ZACom du Coeur de métropole
ZACom des pôles d'appui au Coeur de métropole
ZACom des pôles structurants de bassins de vie
ZACom des sites majeurs spécifiques indépendants de l'armature urbaine
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR RENNES

THÈME 3

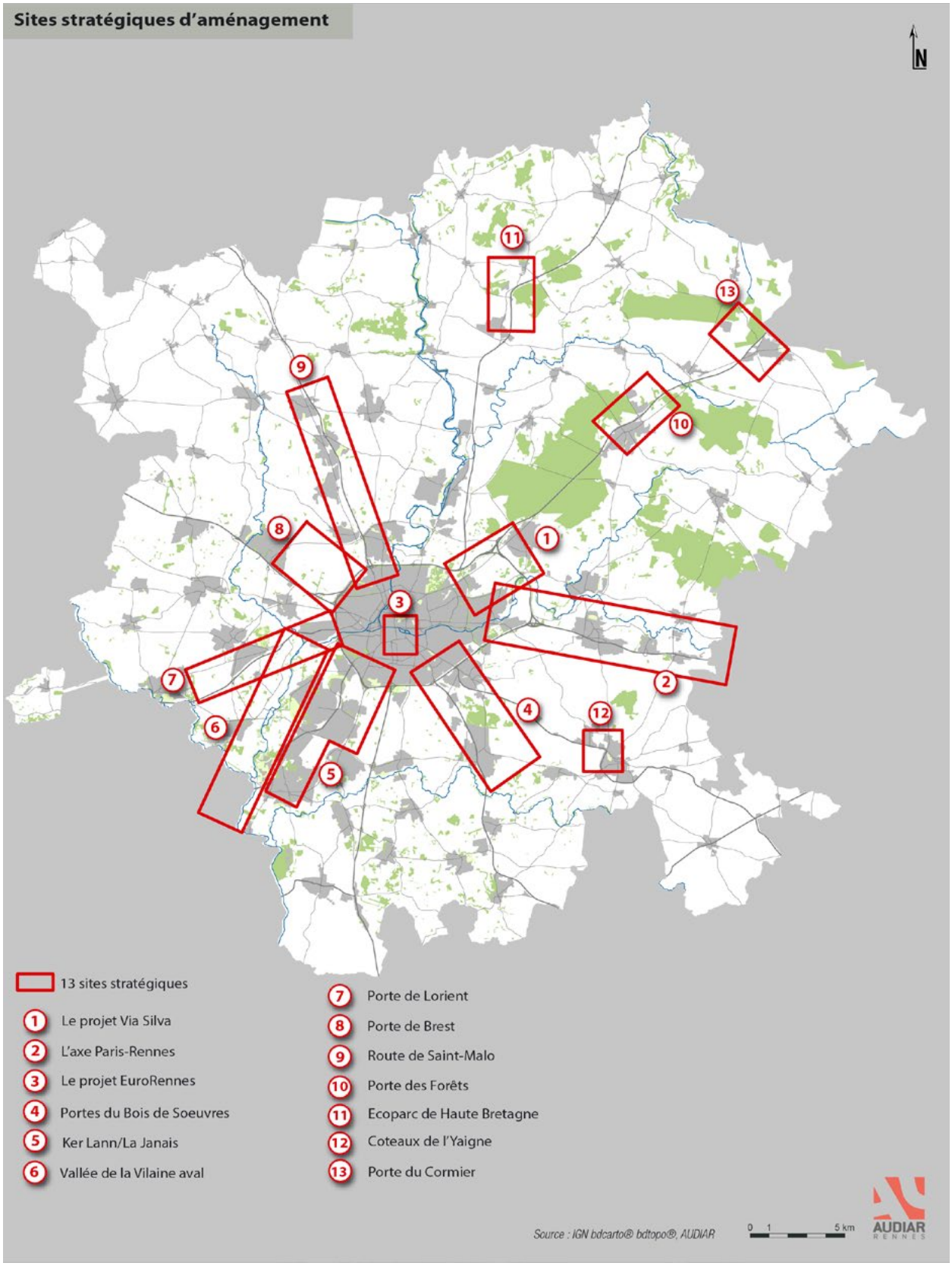
Les sites stratégiques d'aménagement : une volonté partenariale de préserver durablement la qualité d'aménagement de sites portant l'image d'un Pays d'excellence

Les grandes orientations du SCoT s'appliquent de manière générale sur l'ensemble du territoire ; elles se concrétisent également sur les sites stratégiques d'aménagement. Néanmoins, l'entrelacement d'espaces naturels et urbains ainsi que leur articulation autour d'axes ou de nœuds de communication majeurs qui les singularisent induisent une convergence des objectifs sur ces espaces. La complexité qui en découle et, surtout, « l'image » qu'ils représentent à l'échelle du Pays de Rennes, en font des sites particulièrement sensibles. Leur identification dans le SCoT comme « sites stratégiques d'aménagement » matérialise la volonté partenariale des acteurs du SCoT de préserver durablement la qualité de leur aménagement.

Treize sites stratégiques d'aménagement ont été retenus comme étant d'intérêt à l'échelle du SCoT. Ces sites emblématiques répondent aux enjeux suivants :

- ils présentent des enjeux d'image et d'attractivité à l'échelle du SCoT et marquent l'identité du Pays de Rennes ;
- ils se situent à une échelle intercommunale, de plusieurs communes voire de plusieurs EPCI ;
- ils concentrent une superposition d'enjeux de structuration, de mixité des fonctions voire de programmation qui nécessitent d'être appréhendés globalement pour que la cohérence et la qualité de l'aménagement soit assurées.

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. Les objectifs pointés sont à prendre en compte par les documents d'urbanisme, les opérations d'aménagement et de création ou modification des infrastructures principales.
Toute évolution au sein d'un site stratégique doit respecter ces orientations et ne pas porter atteinte à l'évolution future du site telle que prévue au SCoT.
Au-delà de la prise en compte des objectifs définis pour chacun d'entre eux, le souhait est de favoriser la poursuite de la réflexion intercommunale sur l'aménagement de ces secteurs.
Par ailleurs, des outils de maîtrise foncière permettant d'atteindre les objectifs peuvent utilement être institués sur ces sites.


Sites stratégiques d'aménagement
N
13 sites stratégiques
1 Le projet Via Silva
2 L'axe Paris-Rennes
3 Le projet EuroRennes
4 Portes du Bois de Soeuvres
5 Ker Lann/La Janais
6 Vallée de la Vilaine aval
7 Porte de Lorient
8 Porte de Brest
9 Route de Saint-Malo
10 Porte des Forêts
11 Ecoparc de Haute Bretagne
12 Coteaux de l'Yaigne
13 Porte du Cormier
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR RENNES

3.1 Le projet Via Silva

Une écocité au cœur de l'agglomération

ViaSilva 2040 s'inscrit dans le quadrant nord-est de l'agglomération, sur le territoire de trois communes (Cesson-Sévigné, Thorigné-Fouillard et Rennes), sur environ 650 hectares. Labélisé Ecocité au niveau national, ce projet apporte une contribution majeure à l'offre d'habitat pour le Cœur de métropole et aux besoins d'accueil d'activités économiques dans la continuité de la technopole Rennes Atalante. Il comprend une extension urbaine contenue à l'intérieur de la rocade ainsi qu'un secteur de renouvellement urbain. Il s'appuie sur deux fondamentaux : le tracé de seconde ligne automatique du métro, avec une offre complémentaire de transports en commun structurante, et la valorisation de la trame verte et bleue.

L'enjeu est de développer une ville mixte (logements, commerces, services, activités), intense, diverse et irriguée par la nature et les mobilités douces. À ce titre, l'ensemble du secteur est amené à créer et à aménager plusieurs centralités urbaines telles que définies dans le SCoT. Il s'agit aussi de proposer des espaces naturels, adaptés aux besoins des habitants et de contribuer à impulser de nouvelles pratiques écologiques.

La trame verte et bleue définie à partir du réseau hydrographique, des lieux de biodiversité et de corridors paysagers en relation avec les grands espaces naturels environnants (vallée de la Vilaine, parc des Gayeulles et forêt de Rennes) fait ainsi partie intégrante du projet global.

3.2 L'axe Paris-Rennes

Une vitrine économique pour le Pays de Rennes

L'axe Rennes Paris, qui concerne en particulier les communes de Servon-sur-Vilaine, Brécé, Noyal-sur-Vilaine et Cesson-Sévigné, est une des portes d'entrée principales du Pays de Rennes avec la voie ferrée et un trafic routier important. C'est un axe majeur de développement économique. Les zones d'activités en bordure de la route nationale 157 constituent une vitrine économique importante du Pays de Rennes. C'est aussi un axe de déplacement quotidien avec l'offre ferroviaire, les transports bus et car, et les déplacements motorisés. C'est enfin un axe essentiel pour le transport de marchandises.

L'aménagement et le développement de cet axe, à cheval sur Rennes Métropole et le Pays de Châteaugiron Communauté, devront intégrer plusieurs enjeux :

- la consolidation des sites d'aménagement économique existants, leur développement ou la création de nouveaux sites, porteurs d'une image pour le pays dans le respect des potentiels affichés dans les documents graphiques du DOO ;
- la promotion d'une politique de déplacements coordonnés des AOT en mettant en avant la multimodalité de l'offre ;
- l'intégration d'objectifs de renouvellement urbain et de la densification autour des gares, dans les centres mais aussi sur les zones d'activités en bordure de l'axe ;
- la question du risque inondation.

La réalisation des objectifs correspondants devra être réalisée en cohérence avec les principes du SCoT et de la ville archipel notamment sur les questions de paysage, d'alternance ville-campagne, trame écologique et espaces naturels. Elle pourra s'appuyer sur la charte paysagère réalisée sur cet axe par le syndicat d'urbanisme du Pays de Vitré.

3.3 Le projet EuroRennes

Un grand pôle d'échanges multimodal et de centralité

Forte de sa position géographique et de sa vitalité démographique, économique et culturelle, l'agglomération rennaise s'inscrit dans une dynamique de développement visant à renforcer son rôle de pôle économique régional et à la positionner sur l'échiquier des métropoles européennes.

Par étapes successives et jusqu'à l'horizon 2020, le site stratégique « Gare de Rennes » verra ses fonctions de pôle d'échanges considérablement évoluer, avec l'arrivée de la LGV, le développement des flux TER et la mise en service de la ligne B du métro. Le renforcement de cette centralité d'agglomération induit un développement des caractéristiques urbaines et du rayonnement métropolitain du site.

Les grands enjeux du parti d'aménagement du projet EuroRennes sont les suivants :
– extension du centre-ville vers le Sud et développement de nouvelles liaisons Nord Sud,
– renforcement de l'activité tertiaire supérieure,
– mutation de la gare en véritable Pôle d'Echanges Multimodal,
– développement d'un quartier animé présentant une grande mixité fonctionnelle

Par cette opération, il s'agit de croiser les enjeux de mobilité et les enjeux urbains de manière à promouvoir le développement d'un véritable pôle économique de centre-ville, en accueillant des fonctions tertiaires supérieures d'une part, et en favorisant une programmation mixte d'autre part (commerce, équipement, habitat…).

3.4 Portes du Bois de Sœuvres

Une nouvelle entrée urbaine sur la route d'Angers

La proximité des communes de Chantepie et Vern-sur-Seiche, reliées par la RD 86 et articulées entre elles par le bois de Sœuvres, incite d'ores et déjà à prévoir un aménagement de qualité.
Il s'agit de préserver la cohérence de ce secteur en cours de développement avec les territoires situés en périphérie, notamment pour permettre un développement harmonieux des différentes fonctions urbaines : secteurs d'habitat, mais également accueil d'activités liées à l'axe Rennes–Angers. Ceci concerne plus particulièrement les secteurs de Loges-Logettes, Parc rocade sud, Val Blanc et La Hallerais, pour lesquels le développement des transports en commun, l'intermodalité et plus généralement l'accessibilité sont essentiels. Sur les secteurs Val Blanc et Loges-Logettes, la mixité des fonctions pourra être recherchée. Les objectifs de valorisation des paysages naturels et bâtis sont également des enjeux importants à prendre en compte pour la construction d'une perception attractive qui valorise les sites d'activités et les secteurs urbanisés mixtes traversés ou bordés par les axes de circulation. Cette mise en scène pourrait s'amplifier par des aménagements urbains des voies (RD 163 et RD 463 notamment), en particulier lors de traversées urbaines.

3.5 Ker Lann / La Janais

Un grand pôle métropolitain d'excellence économique

Positionné à la confluence des grands axes de déplacements routiers, ferré et aérien, ce site bénéficie d'une des plus fortes dynamiques de développement de ces 20 dernières années (communes de Bruz, Chartres-de-Bretagne et Saint-Jacques-de-la-Lande, Noyal-Châtillon-sur-Seiche). Il accueille quelques grands équipements d'agglomération dont le Parc des Expositions, le campus universitaire de Rennes Atalante Ker Lann et l'aéroport de Rennes–Saint-Jacques. Il est aussi le lieu d'implantation de nombreuses activités économiques dont le pôle automobile de La Janais. Il est également très attractif en matière d'habitat, de commerces et d'équipements.
Ce secteur a fait l'objet d'études qui ont permis de définir des secteurs opérationnels d'aménagement avec une programmation notamment résidentielle (Ker Lann, gare de Bruz, Vert Buisson), touristique et de loisirs (voir site Vilaine Aval). La poursuite des aménagements sur ce secteur devra répondre à court terme aux enjeux liés au maintien des emplois et l'accueil d'activités nouvelles, notamment par la réindustrialisation du site de la Janais et la création de nouvelles zones d'activités économiques.

3.6 Vallée de la Vilaine aval

Un parc nature métropolitain

Le site stratégique de la « vallée de la Vilaine aval » s'étend sur un vaste périmètre de plus de 3 500 hectares et près de 25 kilomètres de long, entre les sites de la Prévalaye et du Boël en passant par les étangs d'Apigné. Territoire écologiquement complexe et sensible, elle constitue aujourd'hui un paysage de grande qualité et à fort potentiel de biodiversité mais morcelé et peu accessible au public. Abritant de nombreuses activités, combinant loisirs et agriculture, elle représente en outre un potentiel d'usages multiples à développer pour les habitants de la métropole. Ses atouts et sa forte portée symbolique offrent à ce secteur la capacité de porter une identité valorisante et attractive sur un territoire bien plus large.
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.

L'enjeu est de :
- favoriser les usages permettant « d'être en vacances » dans la Ville Archipel ;
- faire de la Vilaine Aval un « Parc-Nature » ambitieux et ouvrir la vallée sur le grand paysage environnant ;
- aménager la Vilaine Aval comme un site de loisirs de plein air, notamment au travers de plans d'eau, et en faire un lieu de destination pour tous les habitants du Pays de Rennes, contribuant aussi à renforcer ses potentialités touristiques ;
- inscrire le projet d'ensemble dans une démarche de développement durable, prenant en compte fortement la dimension environnementale, et accompagnant le développement économique du sud-ouest du territoire.

Ces objectifs se traduiront par la définition d'un réseau de pôles de loisirs, de milieux naturels et d'espaces agricoles le long de la Vilaine articulés aux divers pôles urbains par un maillage adapté. Des projets de restauration et réhabilitation des zones humides et des cours d'eau ainsi que des éléments bocagers pourront par ailleurs être proposés. Un projet touristique et de loisirs d'envergure métropolitaine y sera développé, en prenant en compte la question du risque inondation. Il s'appuiera sur l'espace paysager exceptionnel que constitue le site Vilaine aval. Il intègrera les questions économiques et résidentielles, d'équipements et de déplacements.
L'aménagement et l'exploitation des gravières de la vallée alluviale de la Vilaine au Sud de Rennes feront l'objet de dispositions spécifiques en lien avec le projet Vilaine aval, en intégrant un état des lieux global qui pourra identifier des espaces aménageables pour l'accueil du public ou pour la sécurité de personnes et des biens.

3.7 Porte de Lorient

L'entrée ouest de l'agglomération et l'accès à la Bretagne sud

Ce secteur correspond à l'entrée d'agglomération depuis la route de Lorient (RN 24). Cette route nationale est l'un des axes d'agglomération où l'accessibilité à la ville centre et la fluidité de circulation deviennent des enjeux majeurs.
Les aménagements de ce secteur devront permettre et anticiper la poursuite du développement de l'accueil d'activités économiques sur cet axe, en particulier la création de surfaces d'activités à proximité de la RN 24 (secteur Mordelles / Le Rheu) ainsi que des activités commerciales en entrée du Cœur de métropole, en prenant en compte la question du risque inondation.
Dans le secteur d'activité existant (PARO), ils devront permettre de qualifier l'entrée de ville, de faciliter l'accessibilité et le fonctionnement de la zone d'activités et d'améliorer la sécurité routière. Plus à l'ouest, la présence de bâtiments existants sur le site Le Plessis Saucourt / La Janais devra être intégrée à cette réflexion.
Les aménagements de ce secteur faciliteront l'intégration prioritaire des transports en commun afin de les rendre plus performants. Enfin, ils assureront la valorisation des grands paysages du site de confluence Flume-Vilaine.

3.8 Porte de Brest

L'entrée nord-ouest de l'agglomération et l'accès à la Bretagne nord

Ce secteur, qui correspond à l'entrée d'agglomération depuis la route de Saint-Brieuc–Brest (RN 12), est porteur d'un développement économique important.
Dans un avenir proche, l'extension commerciale de Rive Ouest à Pacé constituera un premier pôle. Un développement urbain sur le site rennais du Grand Breil, dont l'aménagement est conditionné à l'accueil d'équipements ou d'activités d'importance majeure ainsi qu'à la définition de sa desserte en TCSP (Cf THÈME 13, paragraphe 13.1.2), sera également stratégique pour l'agglomération.
La modernisation de la RN 12 viendra conforter l'attractivité de ces sites, en traitant les enjeux d'accessibilité routière et de transports collectifs. Le grand « espace de respiration » vert à conserver entre les deux pôles de développement ainsi que la mise en valeur du paysage perçu depuis la route de Saint-Brieuc constituent également des enjeux structurants pour l'aménagement de ce secteur, au même titre que la composition des façades urbaines d'activité et le traitement des abords du barreau autoroutier de Pont Lagot.

3.9 Route de Saint-Malo

Un grand pôle régional d'équipement de la maison et de loisirs

Le site stratégique « route de Saint-Malo » s'étire sur plus de 10 km entre Rennes et La Mézière, le long de l'ancienne route de Saint-Malo (RD 637). Il est composé de la « Route du Meuble » et, dans son prolongement, du site commercial, de loisirs et d'activités de Cap Malo. Cet axe est devenu progressivement une voie urbaine, support de nombreux projets d'activités commerciales, de loisirs, et de développement résidentiel des communes.

Afin de renforcer l'attractivité de ce secteur, d'accompagner son dynamisme et de porter la perception de son image commerciale à la hauteur d'un pôle d'échelle régionale, il est essentiel d'organiser son développement en valorisant ses atouts paysagers urbains et naturels. Cet axe constitue une des entrées de la ville archipel. Le paysage en est fragilisé et les risques de conurbation sont forts. Il doit donc bénéficier d'un traitement de qualité prenant en compte les ouvertures paysagères à conforter. Ce développement se fera notamment par le renouvellement urbain des zones d'activités, avec l'objectif d'améliorer l'image actuelle de ce secteur pour en préserver la notoriété. Il devra encourager le regroupement des commerces afin de favoriser leur synergie. La fonction productive de la route du meuble doit aussi être confortée.

Ces enjeux seront servis par une amélioration de la performance des transports en commun au bénéfice des quartiers résidentiels et des activités.

3.10 Porte des Forêts

Un pôle d'activités à conforter

Positionné à l'entrée nord est du Pays de Rennes sur l'Autoroute des Estuaires, ce site stratégique constitue un pôle de développement économique important pour l'ensemble du territoire. Il accueille aujourd'hui notamment le seul site industriel européen d'une entreprise mondiale qui doit conserver des capacités de développement sur le site, la direction régionale d'un grand groupe de distribution et un pôle commercial important.

Ce site doit être renforcé et se développer avec tous les enjeux importants liés au développement de ce site stratégique économique situé entre les deux grands massifs forestiers domaniaux de Rennes et de Liffré, de grande qualité paysagère et écologique, à l'entrée de la ville de Liffré et au cœur du Liffré-Cormier Communauté, de part et d'autre de l'autoroute.

Ainsi, son projet d'aménagement futur et le document d'urbanisme devront assurer la perméabilité écologique entre ces deux massifs, pour le déplacement de la petite et grande faune. Pour cela, le projet prendra notamment appui sur les milieux sources identifiés (MNIE) et recherchera une intégration de ces fonctionnalités naturelles adaptée aux enjeux de développement. Il devra porter une attention particulière à son insertion urbaine et paysagère, développer les liens avec la ville et traiter son accessibilité routière et en transports collectifs.

3.11 Écoparc de Haute Bretagne

Un pôle d'excellence du développement durable

C'est un ensemble naturel et urbain situé sur les communes d'Andouillé-Neuville et de Saint-Aubin-d'Aubigné, intégrant le bois de Chinsève et des corridors écologiques reliant ce bois aux cours d'eau qui sillonnent le site. Cet ensemble paysager de grande qualité est traversé par la route d'Antrain (RD 175).

L'aménagement en bordure de l'axe de l'Écoparc de Haute Bretagne rassemblera, sur environ 30 hectares, de nombreuses entreprises orientées vers les filières du développement durable : services, bâtiments et travaux publics, information, ingénierie, production, énergie, etc. Au-delà de l'accueil des entreprises, ce site aura pour vocation de faciliter les échanges, l'innovation et la formation. Les objectifs d'aménagement du site sont la mise en valeur des points de vue depuis la route d'Antrain et la mise en place de liaisons intercommunales entre l'Écoparc et les communes environnantes (notamment Saint-Aubin-d'Aubigné, commune pôle du Val d'Ille-Aubigné). Par ailleurs, son développement devra intégrer sa desserte par les transports collectifs et celle des communes voisines. Cela pourra se faire au travers d'aménagements ponctuels dont l'objectif sera de donner la priorité aux transports en commun aux endroits où ils pourraient être pénalisés.

3.12 Coteaux de l'Yaigne

Mise en valeur d'un site écrin naturel et urbain

C'est un ensemble naturel et urbain composé des communes de Châteaugiron et Domloup, autour de la vallée de l'Yaigne et du vallon du Rimon. Cet ensemble paysager de grande qualité accueille le développement des communes et il est traversé, et en grande partie structuré, par les routes de Rennes/Château-Gontier (RD 463) et de Janzé/Noyal-sur-Vilaine (RD 92).

De fait, les enjeux d'aménagement sont la mise en valeur des points de vue depuis les axes routiers vers la Vallée de l'Yaigne et le centre de Châteaugiron (dont une vue majeure sur le donjon) et l'aménagement des voies afin d'en faire des axes urbains structurants, surtout au niveau des entrées de communes ou lors des traversées de secteurs urbanisés. Le développement prévu intègrera les transports collectifs, à la fois par des aménagements ponctuels dont l'objectif sera de leur donner la priorité, et également par la localisation et l'aménagement, à terme, d'un pôle d'échanges multimodal.

3.13 Porte du Cormier

Un site d'activités et d'équipement à mettre en relation

Le site « Portes du Cormier » s'étend de part et d'autre de l'autoroute A84 et de son échangeur. Dans un espace relativement restreint, le site accueille des équipements importants et un pôle d'emploi majeur du Nord du Pays de rennes. Trois secteurs se font face :

- les zones d'activités de Saint-Aubin-du-Cormier (Rousselière, Chedeville et la Mottais) au Sud-Ouest de la ville, qui accueillent plus d'une cinquantaine d'entreprises et dont une extension est prévue au SCoT à l'Est de l'A84 ;
- le lycée agricole auquel est associé un centre de formation pour apprentis ;
- une entreprise d'envergure internationale ;
- le site militaire de la Lande d'Ouée (11ème RAMA) qui accueille près de 900 personnes.

Ces équipements se situent dans un environnement de qualité avec la proximité de la ville historique de Saint-Aubin-du-Cormier et le site natura 2000 de la forêt domaniale de Saint-Aubin-du-Cormier et de l'étang d'Ouée.

L'objectif de ce site stratégique est de porter une réflexion sur le renforcement des liens entre les différents occupants du site, en vue de trouver des synergies sur différents thèmes :

- la circulation et plus généralement les mobilités en lien avec la création sur le site d'un pôle d'échange ;
- l'amélioration des connexions en modes actifs entre les différents points générateurs de déplacements (le lycée, le site militaire, la zone d'activités, la ville de Saint-Aubin-du-Cormier) ;
- la valorisation du paysage avec la mise en avant de la notion de porte d'entrée du Pays et la connexion aux sites d'exception que sont la forêt domaniale et le centre historique de Saint-Aubin-du-Cormier.

THÈME 4
Les principes paysagers de la ville archipel

DES PAYSAGES QUI FONDENT LA VILLE ARCHIPEL

La mise en oeuvre de la ville archipel se base sur des principes d'aménagement forts qui fondent son identité ; alternance ville/campagne, limite d'urbanisation, mise en valeur du grand paysage, du paysage des routes et des entrées de la ville archipel. Cela passe principalement par les orientations suivantes :

1. **La protection du cadre environnemental et paysager des communes.**
2. **Valoriser et maintenir des alternances ville/campagne.**
3. **Gérer durablement le paysage des axes majeurs et des entrées de la ville archipel.**
4. **Valoriser le patrimoine bâti des bourgs et villes du Pays.**
5. **Développer une offre partagée de loisirs verts, touristique et patrimoniale.**

La carte annexée au DOO « *Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés* » localise les orientations qui concourent à cet objectif majeur.

4.1 La protection du cadre environnemental et paysager des communes

Le SCoT permet de maitriser l'extension de l'urbanisation et doit garantir la préservation des ceintures vertes et des alternances ville/campagne (coupures d'urbanisation significatives qui doivent être maintenues entre les parties urbanisées de communes voisines). La protection du cadre environnemental et paysager des communes relève d'une logique de site et d'écrin pour assurer le développement urbain du Pays de Rennes dans le respect de la grande armature de nature et de paysage.

Les secteurs d'extensions urbaines possibles des communes sont indiqués par des flèches de direction, en cohérence avec les analyses paysagères et environnementales.

Les directions qui ne sont pas indiquées ne sont pas susceptibles de recevoir une urbanisation nouvelle, excepté des équipements publics d'intérêt collectif.

4.2 Valoriser et maintenir des alternances ville/campagne

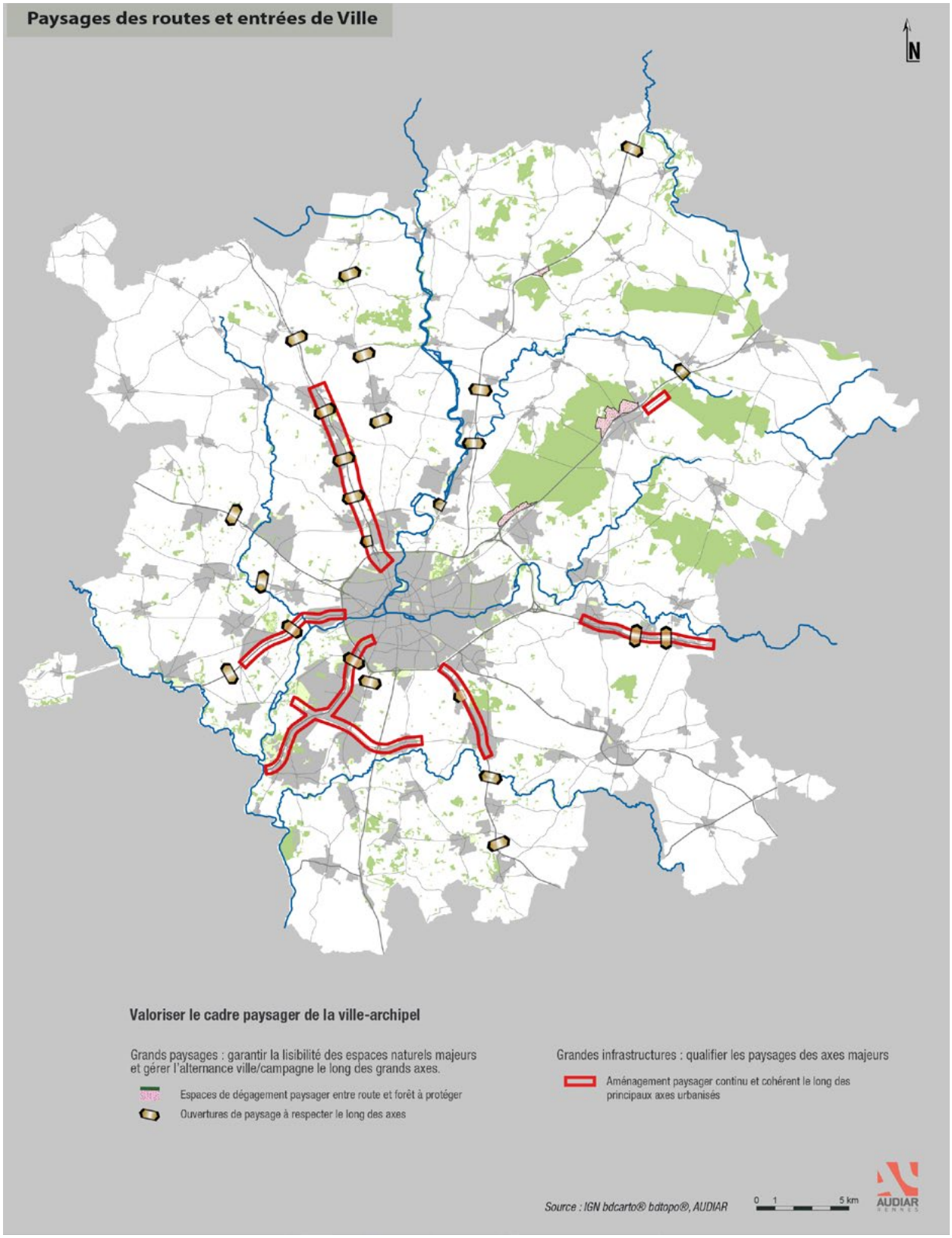
4.2.1 Limites paysagères de développement

La carte repère, par une ligne composée de points, certains éléments physiques (routes, haies, lignes de crête, lisières urbaines) qui constituent des limites paysagères fortes. Afin de préserver les atouts du paysage local, ces limites sont « infranchissables » par les secteurs d'extension urbaine. Afin de pérenniser les haies qui constituent des limites paysagères de développement, les documents d'urbanisme locaux les protègent et incitent à leur entretien voire à leur restauration.

4.2.2 « Espaces de respiration » entre communes ou « discontinuités urbaines »

Lorsque ces espaces généralement agro-naturels qui composent les ceintures vertes entre les communes se restreignent, ils peuvent mettre en péril les alternances ville/campagne.

La carte repère, par un symbole composé de deux parenthèses inversées, des lieux où l'objectif est de maintenir une « coupure » de paysage non constructible, afin de préserver les alternances entre les espaces urbanisés de deux communes.


Paysages des routes et entrées de Ville
N
Valoriser le cadre paysager de la ville-archipel
Grands paysages : garantir la lisibilité des espaces naturels majeurs et gérer l'alternance ville/campagne le long des grands axes.
Espaces de dégagement paysager entre route et forêt à protéger
Ouvertures de paysage à respecter le long des axes
Grandes infrastructures : qualifier les paysages des axes majeurs
Aménagement paysager continu et cohérent le long des principaux axes urbanisés
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR RENNES

4.3 Gérer durablement le paysage des axes majeurs et des entrées de la ville archipel

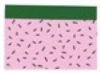
4.3.1 Garantir la lisibilité des espaces agro-naturels depuis les grandes infrastructures

Afin de valoriser au maximum les alternances ville/campagne, les documents d'urbanisme favorisent la préservation des grandes ouvertures paysagères à partir des infrastructures majeures du Pays (2x2 voies) : sont concernés notamment les axes Rennes–St-Malo, Rennes–Antrain, Rennes–Caen, Rennes–Paris, Rennes–Angers, Rennes–Nantes, Rennes–Redon, Rennes–Lorient, Rennes–Brest, Rocade et 2e et 3e ceinture. De façon générale, les ouvertures visuelles sur les grands paysages doivent être confortées à partir des routes, prenant en compte notamment les vues lointaines vers le Cœur de métropole et ses éléments de repère.

4.3.2 Prendre en compte les paysages urbanisés et naturels majeurs perçus à partir des routes

Pour garantir la lisibilité des espaces naturels majeurs (vallées, massifs forestiers…) depuis les grands axes, les ouvertures visuelles vers la campagne doivent être prises en compte à chaque fois que la configuration de l'infrastructure permet d'avoir des vues larges vers ces espaces agronaturels. Certaines ouvertures de paysage, sur des éléments remarquables à valoriser qui caractérisent le Pays de Rennes, sont représentées sur la carte « ***Paysage des routes et entrées de ville*** » ci-après et sont à prendre en compte. Il s'agit notamment de :

– « Les ouvertures de paysage sur des éléments remarquables » : à chaque fois que les grandes infrastructures du Pays traversent un élément de paysage remarquable et ponctuel, les documents d'urbanisme comme les infrastructures à créer assurent la préservation des vues concernées.



– « Les espaces de dégagement paysager en bordure de massifs boisés » : l'objectif est de protéger les vues et de limiter la constructibilité. Sont concernés les espaces forestiers cités ci-après : bois de Chinsève (en face d'Andouillé-Neuville), forêt de Rennes (Liffré, Nord A84), forêt de Rennes/bois de Champaufour. Pour ces espaces, les documents d'urbanisme assurent une protection de ces espaces de lisière, en limitant très fortement la constructibilité ou en ne prévoyant des équipements que s'ils sont liés à un besoin de proximité des espaces forestiers (ex : maison de la forêt…).

D'une façon globale, le développement urbain linéaire de l'urbanisation le long des axes routiers doit être limité.

Afin d'améliorer la qualité paysagère des zones d'activité en bordure des voiries et d'éviter leur étirement linéaire le long des routes, les zones d'activité, 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.

Toutes les entrées de la ville archipel, le long des axes majeurs pénétrant dans le Pays de Rennes, doivent bénéficier d'un traitement de qualité. Une attention toute particulière sera portée :

– à certains axes dont le paysage est fragilisé et où les logiques de conurbations sont fortes : route de Saint-Malo, route de Lorient, route de Redon, route d'Angers, route de Paris entre Noyal-sur-Vilaine et Servon-sur-Vilaine, 2e ceinture entre Bruz et Noyal-Châtillon-sur-Seiche et ancienne route de Fougères (sur Liffré) ;
– à l'axe sud depuis Nantes (RN 137) dont les éventuels aménagements des abords ne doivent pas perturber l'actuelle qualité de mise en scène de la ville de Rennes depuis le sud et cette perception singulière de la ville archipel.

4.4 Valoriser le patrimoine bâti des bourgs et villes du Pays

Afin de valoriser le patrimoine bâti du Pays de Rennes et trouver un équilibre entre la nécessaire protection du bâti et le renouvellement urbain, le SCoT propose de favoriser la prise en compte du patrimoine bâti et d'espaces urbains remarquables. Cette valorisation doit permettre l'adaptation du parc existant et l'insertion d'architecture contemporaine, pour tenir compte des besoins liés à l'évolution des modes de vie actuels, de la rénovation thermique de l'adaptation aux changements climatiques, des objectifs de mixité sociale et urbaine.

En ce qui concerne les bâtiments agricoles, se référer au THÈME 5.1.5 du chapitre Préservation des espaces agronaturels.

4.4.1 Revaloriser les centre-bourgs et centres-villes

Lors d'opérations de renouvellement urbain, les documents d'urbanisme et opérations d'aménagement veilleront à inventorier le patrimoine architectural et urbain.

4.4.2 Mettre en valeur le centre historique de Rennes

Le centre historique de Rennes, porteur d'image pour le territoire, fait l'objet d'une politique de requalification qui vise à mettre en place une stratégie d'intervention intégrant les problématiques de peuplement, d'économie, d'habitat, d'environnement et de fonctionnement urbain. Le centre ancien est dynamique (population, commerces) mais beaucoup d'immeubles doivent encore y être réhabilités. Cette réhabilitation nécessitera une mobilisation de l'ensemble des outils de la réhabilitation et du renouvellement urbain comme des partenaires financiers. Ce projet doit permettre la valorisation du patrimoine, son adéquation avec la qualité d'usage des logements et l'attractivité des activités commerciales et touristiques. Elle devra notamment s'effectuer dans le respect des protections offertes par le statut de secteur sauvegardé.

4.4.3 Valoriser les sites bâtis remarquables

Les documents d'urbanisme devront assurer la valorisation et la protection des éléments bâtis et ensembles urbains remarquables (notamment Châteaugiron et Bécherel, villes bénéficiant du label « Petites Cités de caractère »), qui contribuent à renforcer le tourisme urbain et patrimonial du Pays. Ils devront préserver ou mettre en valeur l'environnement et les abords des éléments isolés de patrimoine repérés en « étoiles orangées » sur la carte « ***Offre de loisirs, touristique et patrimoniale*** » ci-après.

4.5 Développer une offre partagée de loisirs verts, touristique et patrimoniale

4.5.1 Valoriser les sites naturels et de loisirs principaux qui garantissent un développement touristique équilibré sur l'ensemble du Pays

Les « principaux sites naturels et touristiques du Pays de Rennes » sont identifiés à l'échelle du SCoT et repérés sur la carte « ***Offre de loisirs, touristique et patrimoniale*** » ci-après.
L'objectif est de conforter l'offre de loisirs, touristique et sportive d'intérêt de Pays en priorité dans ces espaces, en préservant et protégeant le patrimoine naturel et bâti de ces espaces. Les documents d'urbanisme favorisent le développement des équipements touristiques et de loisirs, dont les hébergements, dans ces espaces. Le patrimoine bâti de ces sites doit faire l'objet d'une attention plus particulière visant à le conserver et le valoriser.

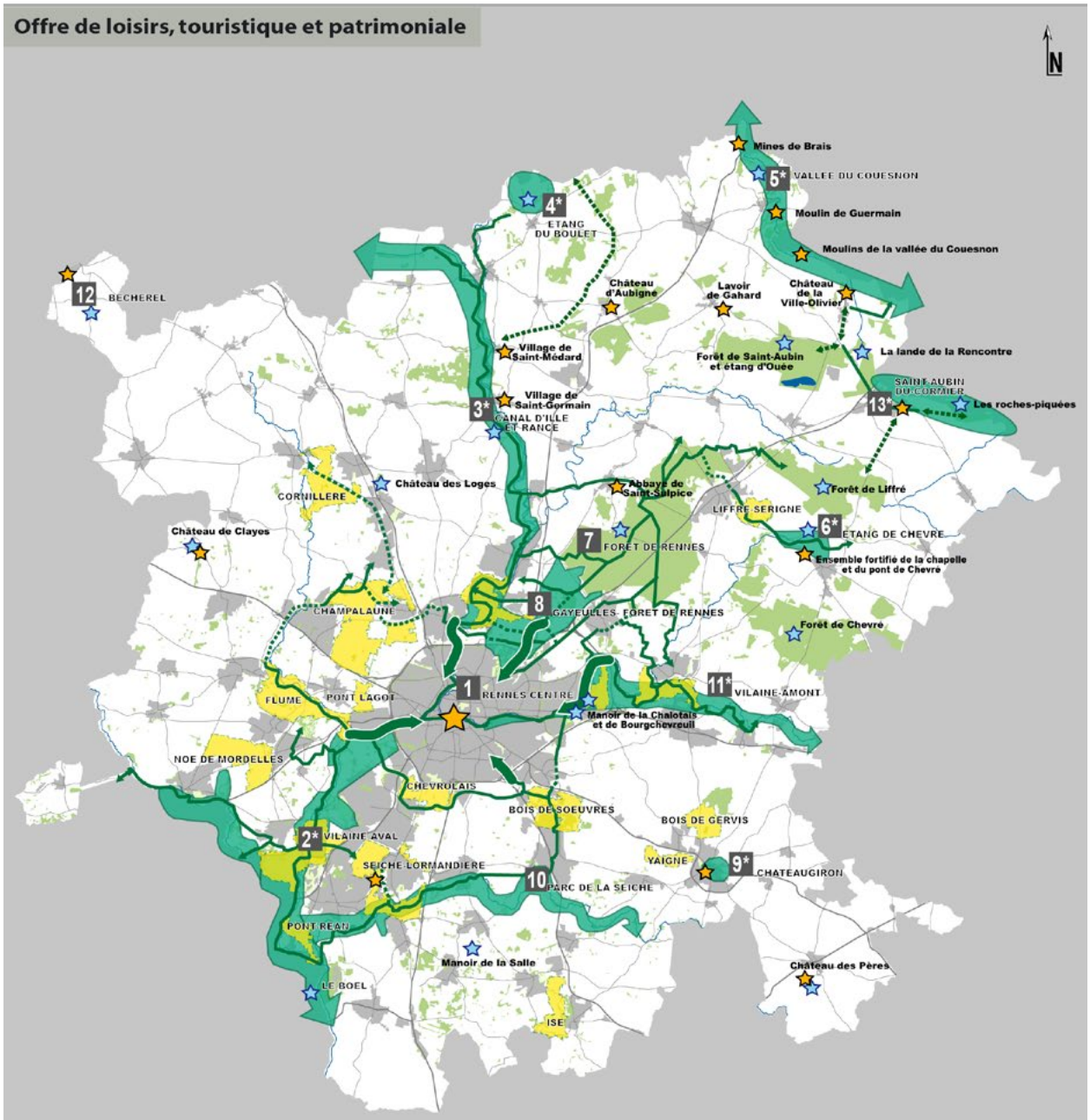
4.5.2 Renforcer le réseau des grandes liaisons vertes et de loisirs

Les documents d'urbanisme concourent à la mise en réseau des principaux sites naturels, touristiques et des Champs Urbains en développant de grandes liaisons vertes et de loisirs (modes actifs).
Les documents d'urbanisme intègrent également les cinq grandes liaisons vertes à assurer vers le centre de Rennes (depuis le canal d'Ille-et-Rance, Vilaine-amont, Vilaine-aval, la forêt de Rennes et le Blosne) et représentées sur la carte « ***Offre de loisirs, touristique et patrimoniale*** » ci-après. Ils permettent de favoriser les aménagements permettant d'assurer ces grandes continuités de loisirs.

4.5.3 Permettre le développement d'offre d'hébergements légers de plein air dans le cadre d'activités existantes

Les hébergements touristiques ne peuvent s'implanter que dans la tache urbaine et dans les extensions urbaines prévues au SCoT, dans le site stratégique de la Vilaine Aval et dans les autres sites identifiés sur la carte « ***Offre de loisirs, touristique et patrimoniale*** » ci-après.
En dehors de ces secteurs, le développement d'une nouvelle offre d'hébergements légers de plein air n'est possible que si elle vient conforter une activité existante à vocation loisirs, tourisme, restauration… et qu'elle respecte les objectifs de modération de la consommation foncière inscrits au THÈME 7, paragraphe 7.1.2.

Offre de loisirs, touristique et patrimoniale



Garantir un développement harmonieux des grands sites naturels et touristiques (d'intérêt de pays)

- Les principaux sites naturels et touristiques du Pays de Rennes à conforter (équipements touristiques et de loisirs-dont hébergements- à développer, aménagements spécifiques à réaliser...)
- 1 Les sites de loisirs touristiques majeurs
- 2* Les projets de développement touristique (réseau canal Ille et Rance, étang du Boulet, vallée du Couesnon, Etang de Chevré, Vilaine Amont, Vilaine Aval,Châteaugiron et Saint-Aubin du Cormier)

Valoriser les éléments patrimoniaux du Pays

Les principaux sites naturels classés ou éléments de patrimoine urbain à prendre en compte et à protéger/valoriser dans les documents d'urbanisme

- Les principaux sites naturels
- Les principaux sites urbains et architecturaux patrimoniaux

Développer l'offre de loisirs de proximité de la ville archipel autour des champs urbains

- Des "champs urbains" à protéger au sein de chaque réseau de communes

Renforcer le réseau des grandes liaisons vertes et de loisirs

- Les grandes liaisons piétonnes et cyclables à améliorer (GR, cheminements piétons, pistes cyclables de loisirs etc...)
- Les portions de liaisons à créer afin d'assurer les continuités pour mettre en réseau les sites naturels et touristiques et les champs urbains
- Les liaisons majeures de loisirs à assurer vers la ville-centre

Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR

0 1 5 km

AUDIAR RENNES

THÈME 5
La préservation des espaces agronaturels

L'AGRICULTURE ET LA FORÊT PARTIE PRENANTE DU TERRITOIRE

Le développement harmonieux de la ville-archipel doit se traduire par une optimisation des espaces urbanisés et par une transformation contrôlée et limitée des espaces naturels ou agricoles en espaces urbanisés. Il doit permettre une gestion économe de l'espace et une urbanisation qualitative et respectueuse du cadre environnemental et paysager. La protection du territoire agronaturel passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Conforter durablement la place de l'agriculture dans le territoire,**
2. **Préserver durablement des sites agricoles et forestiers grâce aux périmètres des champs urbains.**

5.1 Conforter durablement la place de l'agriculture dans le territoire

L'aménagement des zones d'extension des villes et bourgs du Pays devra se faire avec un impératif de continuité avec la tache urbaine.

5.1.1 Mieux connaître pour mieux prendre en compte

Les diagnostics agricoles des documents d'urbanisme permettront de mieux prendre en compte les enjeux agricoles (sièges d'exploitation, parcellaire, déplacements…) et de les croiser avec les autres enjeux des territoires.

5.1.2 Des objectifs de continuité urbaine

Afin de donner une lisibilité foncière à moyen terme aux exploitations, les extensions urbaines ne pourront se faire **qu'en continuité urbaine**, hormis pour les « Nouvelles zones de développement économique » qui sont indiquées par des vignettes mauves sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.
L'application de cette orientation est décrite au THÈME 7, paragraphe 7.1.1.

5.1.3 Préserver au maximum les terres agricoles

Les extensions urbaines doivent être contenues afin d'éviter une consommation excessive des espaces agricoles et naturels. Cet objectif conduit à limiter le nombre d'hectares urbanisables au-delà des espaces urbanisés figurés en gris sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.
Se reporter au THÈME 7, paragraphe 7.1.2

5.1.4 Préserver les sièges d'exploitation agricoles

Les documents locaux d'urbanisme, sur la base des diagnostics agricoles réalisés à l'occasion d'élaboration ou de révision, devront prendre en compte la préservation des sièges d'exploitation notamment en limitant l'implantation de logements de fonction agricole mais aussi des tiers à leur proximité.

5.1.5 Limiter les changements de destination des bâtiments agricoles

Afin de limiter les conflits d'usage et de permettre le développement de l'agriculture, le changement de destination des bâtiments agricoles doit être limité, ne concerner que des bâtiments présentant un intérêt patrimonial reconnu par le document d'urbanisme et ne doit pas porter atteinte à la pérennité d'une exploitation en activité ou à la reprise de sièges d'exploitation ayant cessé leur activité depuis peu.

5.1.6 Favoriser le développement des circuits courts

Les documents d'urbanisme ne devront pas obérer les possibilités de diversification de l'agriculture vers des activités connexes (vente directe, agrotourisme) et de nouveaux circuits de distribution (vente directe sur le site de l'une des exploitations, magasins de producteurs sur le site d'exploitation ou à proximité, AMAP, marchés non sédentaires…).

5.2 Préserver durablement des sites agricoles et forestiers grâce aux périmètres de Champs urbains

Les « champs urbains » sont des espaces agronaturels et/ou forestiers, qui ont vocation à le rester durablement. Ils constituent des ensembles de qualité à forts enjeux agricoles, paysagers et environnementaux ; mais, proches des espaces urbains de communes en croissance, ces sites sont soumis à une pression urbaine plus importante qu'ailleurs.

Les champs urbains ont deux vocations essentielles :

- ils protègent les sites agricoles et naturels les plus convoités pour les pérenniser et les conforter dans leur espace et dans leurs fonctions, principalement celle de production de biens et services agricoles ;
- ils favorisent le développement des usages de loisirs verts intercommunaux de proximité, compatibles avec l'activité agricole et les enjeux écologiques (gîtes, fermes auberges, chemins, activités équestres, etc.), au cœur des réseaux de communes qu'ils contribuent ainsi à renforcer.

Les « champs urbains » doivent être préservés durablement en les protégeant intégralement de toute urbanisation future. Par ailleurs, ils ont vocation à bénéficier de maîtrises foncières appropriées.

Les cartes « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO et « ***Offre de loisirs, touristique et patrimoniale*** » ci-avant, identifient 17 périmètres de « champs urbains ». Ces espaces et sites naturels à protéger ne sont pas simplement localisés mais délimités. Leur délimitation précise (à la parcelle) apparaît dans les fiches présentées en annexe 2 à la fin du DOO qui permettent d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

Dans les « champs urbains », les documents d'urbanisme poursuivent les objectifs suivants :

- assurer la protection des espaces agricoles et naturels par un règlement approprié aux objectifs visés ci-dessus et en lien avec la multifonctionnalité de l'agriculture ;
- interdire les nouvelles constructions destinées à créer un ou plusieurs logements ou une activité autre qu'agricole, tout en permettant l'extension mesurée de l'existant ;
- autoriser des programmes spécifiques d'équipements à caractère de loisirs agri-touristiques : centre équestre, ferme-auberge, gîte, jardins familiaux…, qui ne mettent pas en péril l'usage agricole ou les qualités naturelles des sites ;
- autoriser la réalisation d'infrastructures et les équipements collectifs liés aux différents réseaux (assainissement, énergie…) ;
- renforcer la protection du bocage et favoriser la replantation de haies ;
- favoriser le développement des réseaux de cheminements et de parcours cycles ;
- mettre en valeur les qualités paysagères et le patrimoine bâti.

Chaque champ urbain a vocation à faire l'objet d'une démarche de projet partenariale, avec les acteurs concernés, pouvant aboutir notamment à la mise en place d'outils de protection et de projets spécifiques (Zone agricole protégée, Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains).

Des spécificités doivent être prises en compte pour certains « champs urbains » :

- le « champ urbain » Flume : l'établissement de l'INRA doit pouvoir être conforté dans le site actuel, y compris par la réalisation de constructions nouvelles, à la condition de respecter le cadre agronaturel ;
- le « champ urbain » Vilaine Aval : compte tenu de sa situation, la vocation dominante de ce site ne sera pas 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 y sont également autorisées dans le site. (cf THÈME 3 - sites stratégiques).

THÈME 6
Biodiversité et capital environnemental

RENFORCEMENT DE LA BIODIVERSITÉ À TRAVERS LA TRAME VERTE ET BLEUE

Ce chapitre définit les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou la remise en bon état des continuités écologiques. La sauvegarde du capital environnemental du Pays de Rennes passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Préserver et conforter la grande armature écologique du Pays de Rennes : la trame verte et bleue,**
2. **Favoriser une fonctionnalité écologique dans les secteurs qui assurent un rôle de connexion entre les grands milieux naturels,**
3. **Préserver ou restaurer la perméabilité biologique des zones urbanisées et des infrastructures.**

6.1 Préserver et conforter la grande armature écologique du Pays de Rennes : la trame verte et bleue

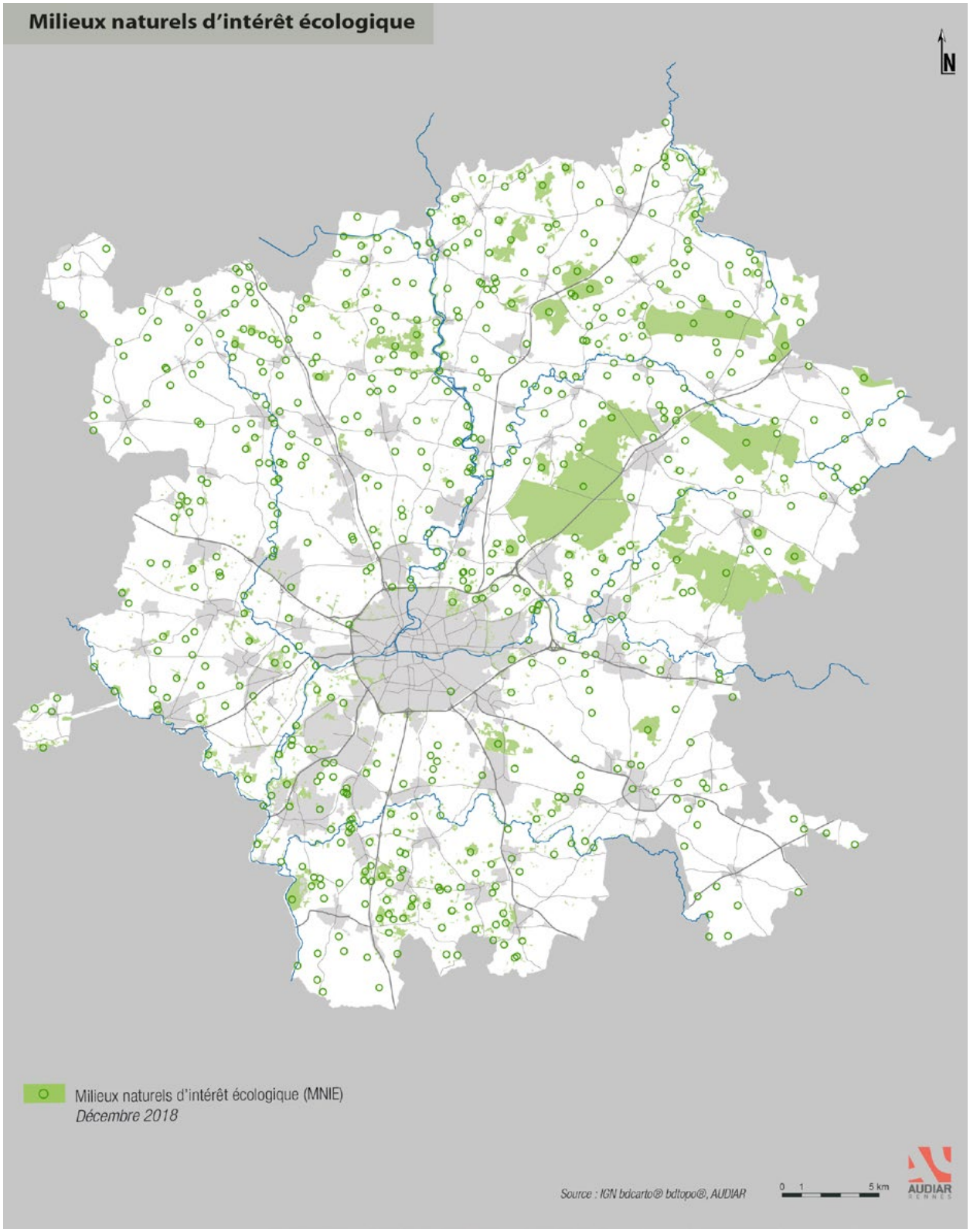
La grande armature écologique du Pays de Rennes est constituée par les continuités naturelles majeures, basées sur les grands ensembles naturels du Pays (vallées structurantes, massifs boisés…). Elle intègre également les principaux milieux naturels patrimoniaux (Natura 2000, ZNIEFF, MNIE) et englobe de façon assez large l'ensemble des fonds de vallées et les vallons. Ces espaces sont identifiés sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.

6.1.1 Protéger les milieux naturels d'intérêt écologique (MNIE)

Ces espaces doivent être protégés strictement, en évitant toute construction, pour préserver leur richesse biologique. Néanmoins, dans les MNIE les plus vastes (grands massifs forestiers, étangs de la Prévalaye, etc.) ou présentant des enjeux bien identifiés et reconnus (patrimoniaux, touristiques, de loisirs et d'accueil du public, de développement des énergies renouvelables) des équipements en rapport avec ces enjeux ou la vocation économique (exploitation de la forêt) peuvent être admis s'ils ne remettent pas en cause le caractère et les fonctionnalités naturelles de ces milieux. Les MNIE peuvent être intégrés à des opérations d'urbanisme dans une logique de projet qui concilie la prise en compte de leur caractère, de leurs fonctionnalités et le projet urbain.
Dans tous les cas, une gestion appropriée à la pérennité du milieu concerné sera recherchée. Cette gestion sera cohérente avec les documents de gestion des sites natura 2000 (DOCOB).
Les MNIE sont localisés sur la carte « ***Milieux naturel d'intérêt écologique*** » ci-après. Les documents d'urbanisme assureront la préservation de ces milieux par des dispositions édictées à cette fin. Afin d'aider les communes à décliner la mise en œuvre des mesures permettant la préservation des MNIE à une échelle plus fine, le Pays de Rennes met à disposition un Atlas des MNIE, qui offre une délimitation précise de ces milieux et dont les mises à jour régulières permettent une prise en compte de leur nature évolutive.

6.1.2 Conforter les fonds de vallées et les grandes liaisons naturelles

Ces espaces ont vocation à être préservés, notamment de l'urbanisation, afin de protéger largement les continuités naturelles.
Toutefois cette protection permet une utilisation du territoire si elle ne remet pas en cause le caractère et les fonctionnalités naturelles de ces espaces. Ainsi, les aménagements et constructions nécessaires à l'activité agricole, à l'exploitation des ressources minérales, en eau ou en énergie renouvelable, les équipements qui répondent à l'objectif de renforcer l'offre sportive (terrains de sports…), touristique (accueil du public…) ou de loisirs (jardins familiaux par exemple), les infrastructures, etc., peuvent être autorisés s'ils respectent les spécificités du milieu naturel.


Milieux naturels d'intérêt écologique
N
Milieux naturels d'intérêt écologique (MNIE)
Décembre 2018
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR

Afin de renforcer le réseau écologique prioritairement dans ces secteurs, les haies majeures et les principaux boisements et milieux naturels sont protégés par les documents d'urbanisme.

6.1.3 Protéger les zones humides et cours d'eau

Conformément aux SAGE, les zones humides et cours d'eau du territoire sont recensées et protégées. A l'échelon local, les inventaires des zones humides et cours d'eau sont réalisés ou consolidés lors de l'élaboration, la révision ou la modification des documents d'urbanisme. Ce document veille à adopter des dispositions spécifiques à ces zones permettant d'empêcher toute forme d'occupation des sols susceptible d'entraîner leur destruction ou de nature à compromettre leurs fonctionnalités.

Les maîtres d'ouvrage de projets d'aménagement et d'urbanisme devront identifier et protéger, dès la conception de leur projet, toutes les zones humides et cours d'eau. Dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée et dans le respect des dispositions des SAGE, à faire disparaître ou à dégrader le fonctionnement de zones humides et cours d'eau, des mesures compensatoires devront être prises.

6.1.4 Préserver les massifs forestiers et les principaux boisements

Les massifs forestiers principaux et les principaux boisements sont identifiés en vert foncé et localisés sur la carte.

Ils doivent être préservés en fonction de leur valeur écologique et dans un souci de gestion durable de la ressource forestière. Les documents d'urbanisme définissent les modes de préservation adaptés. Les constructions et installations nécessaires à la gestion, l'exploitation de la forêt, aux services publics et d'intérêt collectifs, dont les équipements de production d'énergies renouvelables, à l'accueil et aux loisirs sont autorisés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du boisement. Les lisières des massifs forestiers doivent être protégées par l'instauration de zones « tampon » non urbanisables.

6.2 Favoriser une fonctionnalité écologique dans les secteurs qui assurent un rôle de connexion entre les grands milieux naturels

Afin de ne pas mettre en péril le fonctionnement écologique global du territoire, il importe :

- d'une part, de prendre en compte la fonctionnalité écologique globale des continuités et ensembles fonctionnels basés sur des espaces agronaturels où le bocage notamment est encore très présent et qui assurent ainsi la continuité entre les milieux (ils constituent des corridors secondaires) ;
- d'autre part, de mener une action de reconquête des secteurs agricoles qui aujourd'hui ne sont plus fonctionnels sur le plan environnemental et biologique pour relier des milieux naturels isolés qui doivent être protégés, remettre en relation des grands ensembles naturels ou encore conforter des zones fragilisées par des destructions de haies.

Les espaces et objectifs concernés sont représentés sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.

6.2.1 Prendre en compte les fonctionnalités écologiques existantes dans les secteurs agro-naturels

Les espaces concernés par cet objectif de principe de connexion sont identifiés sur la carte :

- soit par une trame de points verts sur les secteurs identifiés qui concourent déjà à la fonctionnalité écologique ;
- soit par une flèche en tiretés verts larges, lorsque le principe de connexion doit faire l'objet d'une reconquête, qui n'est pas localisée spécifiquement et s'applique à un lien entre deux secteurs fonctionnels.

Dans les secteurs agro-naturels, la fonctionnalité écologique devra être assurée en protégeant et en valorisant les principales haies et milieux naturels (zones humides, mares, landes…) qui assurent les continuités écologiques ainsi que les principaux boisements existants ou par des actions de replantation bocagère et de compensation de milieux lorsqu'il y a lieu.

6.2.2 Mener une action de reconquête de la fonctionnalité écologique dans certains secteurs agro-naturels

Les communes ou groupements de communes devront mettre en place une réflexion pour réaliser un inventaire du bocage. Il devra permettre, lors de l'élaboration ou la révision d'un document d'urbanisme, l'identification et la définition des prescriptions qui doivent être nécessairement associées, pour assurer une protection effective des éléments bocagers et la mise en œuvre d'un programme de réhabilitation, restauration et reconstitution du bocage.

Les espaces concernés par cet objectif correspondent soit aux secteurs prioritaires de remaillage biologique décrits ci-dessous, soit sont identifiés par des flèches de principe de connexion sur la carte.
Dans ces secteurs agronaturels, il est nécessaire de prévoir la restauration du maillage bocager ou des continuités boisées afin de relier des espaces naturels très isolés ou déconnectés. Les actions de plantation bocagère et de création de liaisons vertes sont orientées prioritairement dans ces secteurs.

Les secteurs prioritaires de remaillage biologique sont les suivants :
- Le massif des marches de Bretagne : retisser des liaisons biologiques continues entre les forêts du Massif des Marches de Bretagne et renforcer leurs lisières.
- Le chapelet de boisements entre le massif des marches de Bretagne, les sources de l'Ille et la vallée du Couesnon : retisser des liaisons biologiques dans les secteurs ouverts et déconnectés afin de pérenniser ce grand continuum (assurer la mise en relation entre les boisements du secteur et les vallées et vallons).
- Le secteur du canal d'Ille et Rance et du bois de Cranne (Saint-Médard-sur-Ille) : retisser des liaisons biologiques dans les secteurs ouverts et déconnectés (autour du bois de Montbourcher, entre le canal d'Ille-et-Rance et le bois de Cranne).
- Les alentours du Bois de Gervis : reconstituer des liaisons biologiques autour du bois de Gervis, secteur source qui doit être renforcé notamment pour lui permettre de jouer pleinement sa fonction de relais biologique entre le massif des Marches de Bretagne et les contreforts boisés au sud, mais aussi d'assurer les relations vers le bois de Soeuvres de plus en plus enclavé.
- Les liaisons entre la vallée de la Seiche et les contreforts boisés : reconstituer des liaisons biologiques entre la vallée de la Seiche et les contreforts boisés au sud et remettre en relation les milieux naturels qui s'y trouvent (secteur de confluence Meu–Vilaine, Seiche–Vilaine, connexion Yaigne–Seiche…).

6.2.3 Préserver et restaurer la continuité écologique des cours d'eau

Lors de travaux effectués sur les ouvrages hydrauliques, les maîtres d'ouvrage mettront en œuvre des mesures d'amélioration de la continuité écologique, en prenant en compte le patrimoine et les usages. Ces mesures doivent faire en sorte que ces ouvrages, installations et remblais prennent en compte la migration des espèces et le transport des sédiments.

6.3 Préserver ou restaurer la perméabilité biologique des zones urbanisées et des infrastructures

À l'intérieur de zones urbanisées ou en cas de traversée des continuités naturelles majeures par de nouvelles infrastructures, la perméabilité écologique doit être recherchée par la préservation, le rétablissement ou la création des continuités naturelles.
Les espaces et objectifs concernés sont représentés sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.

6.3.1 Encourager la perméabilité biologique au sein des espaces à urbaniser

Les espaces concernés par cet objectif sont identifiés sur la carte par une trame de points verts.
L'aménagement des espaces à urbaniser doit prendre en compte le réseau hydrographique, les zones humides, les boisements et les éléments bocagers dont les haies structurantes existantes :

les nouvelles extensions urbaines sur ces secteurs favorisent un fonctionnement écologique global du territoire du Pays de Rennes soit en intégrant des haies structurantes dans l'aménagement, soit en reconstituant des connexions vertes lorsque la préservation des haies n'est pas adaptée au projet (notamment dans le cadre de l'aménagement des grandes zones d'activités ou des projets développant un parti urbanistique ou paysager particulier). Des liaisons douces végétalisées et une mise en réseau des espaces verts urbains peuvent également concourir à cet objectif.

6.3.2 Favoriser la nature en ville

Les espaces concernés par cet objectif de principe de connexion sont identifiés sur la carte par une flèche en tiretés verts fins. Les projets prennent en compte les continuités naturelles, à assurer en espace urbain, indiquées sur la carte pour, notamment, favoriser la pénétration de la nature en ville et les échanges ville-campagne.

D'une manière plus globale, l'objectif de favoriser la nature en ville dans les documents d'urbanisme et opérations d'aménagement devra répondre, le cas échéant, aux enjeux suivants :

- le rôle de la nature dans la régulation du climat et l'adaptation du territoire urbain aux changements climatiques et à la lutte contre les îlots de chaleur urbain[1] ;
- le rôle de la nature en milieu urbain dans le maintien et renforcement de la biodiversité et des continuités écologiques.

6.3.3 Préserver ou restaurer les continuités écologiques au niveau des infrastructures existantes ou en projet

En cas de traversée des continuités naturelles majeures par de nouvelles infrastructures majeures, la continuité écologique doit être garantie par la préservation ou le rétablissement des continuités naturelles majeures. Ces franchissements écologiques peuvent également servir pour les liaisons douces. Pour les infrastructures existantes, les enjeux de la restauration de la continuité écologique seront intégrés dans le cas de travaux importants ou lors de l'aménagement des franchissements existants. Les flèches de franchissements écologiques à améliorer ou à prévoir dans le cadre d'aménagements ou de réaménagements de voiries existantes figurent sur la carte « Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés ». Les documents d'urbanisme des communes concernées précisent lesdites continuités et la conception des projets doit en tenir compte.

1 Les îlots de chaleur urbains désignent des élévations localisées des températures, liées aux caractères du milieu urbain, particulièrement néfastes en période caniculaire.

2 Un développement assumé, soutenable et sobre

THÈME 7
Limiter la consommation des espaces agro-naturels

La prise en compte des besoins d'accueil et la protection du territoire agro-naturel passent principalement par les orientations suivantes :

1. **Maîtriser l'extension de l'urbanisation en affichant des objectifs chiffrés**
2. **Favoriser une utilisation rationnelle de l'espace urbanisé**
3. **Maîtriser l'urbanisation dans les hameaux**

7.1 Maîtriser l'extension de l'urbanisation en affichant des objectifs chiffrés

7.1.1. Principes d'extension de l'urbanisation

Des objectifs de continuité urbaine

Afin de contenir les zones d'extension urbaine, limiter la création d'infrastructures nouvelles (gestion du réseau existant) et limiter la dispersion de l'habitat et de l'activité sur le territoire agricole, les extensions urbaines ne pourront se faire qu'en continuité urbaine, hormis pour les « Nouvelles zones de développement économique » qui sont indiquées par des vignettes mauves sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.

Directions d'urbanisation

Les secteurs d'extensions urbaines possibles des communes sont indiqués par des flèches de direction, en cohérence avec les analyses paysagères et environnementales. Les directions qui ne sont pas indiquées ne sont pas susceptibles de recevoir une urbanisation nouvelle.

Des exceptions

Les équipements publics d'intérêt collectif

Les équipements publics d'intérêt collectif peuvent être implantés dans des secteurs même en l'absence de direction d'urbanisation, à condition de respecter les autres dispositions du SCoT (continuité urbaine, limite paysagère…).

Les hameaux

En dehors des cas d'extension autorisés dans la tache urbaine, en extension de celle-ci ou au sein des nouvelles zones d'activités indiquées, seules les zones déjà urbanisées, caractérisées par une densité significative des constructions, peuvent accueillir à titre exceptionnel de nouvelles constructions susceptibles de concourir, uniquement, à leur densification. Une telle densification n'est pas souhaitée, notamment :

- lorsqu'elle est incompatible avec la vocation des espaces naturels environnants ou qu'elle est de nature à compromettre les activités agricoles ou forestières existantes,
- lorsque l'espace déjà urbanisé est éloigné d'une centralité et n'offre pas d'alternative aux déplacements automobiles individuels,
- lorsque l'espace déjà urbanisé ne peut accueillir de nouvelles constructions sans la réalisation de travaux importants visant à renforcer sa desserte par les réseaux (voirie, alimentation en eau potable, eaux usées, téléphone, ERDF...).

Les activités incompatibles avec le voisinage des zones habitées

Sans préjudice des autres dispositions du DOO, les orientations qui précèdent ne s'appliquent pas aux constructions ou installations liées aux activités qui sont incompatibles avec le voisinage des zones habitées, dès lors notamment qu'elles sont nécessaires à l'activité agricole, forestière ou à des services d'intérêt collectif.

Les activités liées aux loisirs

Sans préjudice des autres dispositions du DOO, les parcs de loisirs et les hébergements touristiques, de loisirs et de plein air, peuvent être implantés en dehors de la tache urbaine, même en

l'absence de direction d'urbanisation, dans le respect des orientations qui leur sont propres (cf 4.5.1, 4.5.3 et 12.3).

7.1.2. Principes de modération de la consommation foncière

Les extensions urbaines doivent être contenues afin d'éviter une consommation excessive des espaces agricoles et naturels. Elles doivent s'inscrire dans la continuité de la tache urbaine définie au DOO afin de rationnaliser les déplacements et la desserte TC de la « ville des proximités ». La carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO identifie par ailleurs des nouvelles zones de développement économique ayant vocation à être urbanisées.

À cette fin, **des potentiels d'urbanisation maximum** ont été définis pour chaque commune. Ils correspondent au nombre d'hectares nécessaires en extension urbaine pour accueillir la croissance attendue en matière d'habitat, d'équipements et d'activités locales pour une quinzaine d'années.

50

Les documents d'urbanisme veilleront à fixer des objectifs de consommation foncière compatibles avec ceux affichés dans le document graphique du DOO. Cela conduit à limiter le nombre d'hectares urbanisables au-delà des espaces urbanisés figurés en gris sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO.

En complément des potentiels communaux, un potentiel supplémentaire pour chaque « Nouvelle zone de développement économique » prévue dans le cadre du SCoT est indiqué sur la carte sous forme d'une vignette mauve. Le développement de nouveaux sites d'activités répond ainsi à l'objectif de gestion économe de l'espace en limitant le nombre d'hectares urbanisables.

Les potentiels urbanisables maximum définis au DOO représentent à l'échelle du périmètre 2015 du SCoT 5 064 hectares, soit 3,84 % du territoire. Avec le périmètre 2018 du SCoT, les potentiels urbanisables maximum représentent 5 116 ha et 3,65 % du territoire.

ÉVOLUTION DES POTENTIELS D'URBANISATION MAXIMUM

SCoT	2007	2014	2018
Nombre de communes	**64**	**76**	**76**
Surface du territoire	112 486	130 392	140 211
Potentiel urbanisable communal maximal	4 005	4 003	4 070
Site conditionnel de développement urbain	400	0	0
Nouvelle zone de développement économique	1 055	807	849
Zone conditionnelle de développement économique	255	197	197
Total des potentiels	**5 715**	**5 007**	**5 116**
% de la surface du SCoT	*5,08 %*	*3,84 %*	*3,65 %*

Pour respecter ces objectifs, 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.

S'agissant des urbanisations nouvelles à vocation d'habitat, elles devront tendre vers des densités minimum, différenciées en fonction de l'armature urbaine [tout en respectant les exigences de qualité définies au point 11.2].

Niveau de l'armature	Nombres de logements à produire par hectare
Cœur de métropole	45 logts/ha
Pôles structurants de bassin de vie	30 logts/ha
Pôles d'appui du Cœur de métropole	30 logts/ha
Pôles de proximité dont Pôles d'appui de secteur	20 logts/ha 25 logts/ha

Certains pôles de proximité[2] sont cependant soumis depuis plusieurs années à des objectifs de densités minimales plus ambitieux (25 logts/ha). Pour tenir compte de cette situation, un objectif de densité minimale de 25 logts/ha est conféré à ces pôles de proximité. De plus, dans ces pôles, ces objectifs de modération de la consommation d'espace seront majorés par les politiques locales de

2 Pôles de proximité de Rennes Métropole hors les communes ayant intégré le SCoT après son approbation fin 2007 (Le Verger, Laillé, Bécherel, Langan, Miniac-sous-Bécherel, Romillé, La Chapelle-Chaussée).

l'habitat lorsque la proximité et l'attractivité du Cœur de métropole le justifient et plus particulièrement lorsque les communes ont un potentiel urbanisable élevé.

Ces objectifs peuvent être modulés sur plusieurs sites dès lors qu'ils sont intégrés à une même opération d'aménagement d'ensemble.

Dans le Pôle structurant de bassin de vie à moyen-long terme, les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat devront tendre vers des densités minimum de 25 logts/ha, pour tendre à 2030 vers une densité identique à celle des autres Pôles structurants de bassin de vie.

Les principes de calcul de la densité sont les suivants : la densité est calculée sur la base de périmètre de l'opération duquel sont déduits :
- les espaces rendus inconstructibles pour des raisons physiques ou du fait de prescriptions ou de servitudes administratives,
- et l'emprise des équipements, des espaces naturels et agricoles, des ouvrages de réseaux et d'infrastructure, dont l'usage dépasse les besoins de l'opération ou du quartier.

Dans le cas d'une urbanisation nouvelle mixte comportant une part de locaux d'activités (bureaux…), la surface de plancher totale de ces derniers devra être convertie en équivalent/logement sur la base du ratio suivant : Surface de plancher d'un équivalent/logement = Surface de plancher totale affectée aux logements / Nombre total de logements. À défaut d'éléments permettant de mettre en œuvre ce calcul, la surface de plancher d'un équivalent logement est fixée à 70m^2.
Les équivalents-logements obtenus s'ajoutent au nombre de logements prévus dans l'urbanisation nouvelle.
La densité de cette urbanisation nouvelle mixte, ainsi calculée, respecte les objectifs de densité fixés.

7.1.3 Rechercher une sobriété foncière pour les zones d'activités, commerciales et tertiaires

Les documents d'urbanisme devront favoriser la densité et ne pas générer de surconsommation foncière dans les zones d'activités, zones commerciales et tertiaires (règles d'implantations, mutualisation des stationnements, favoriser les bâtiments sur plusieurs niveaux…).
Les documents d'urbanisme et les politiques d'aménagement économique devront répondre aux demandes d'implantations des entreprises en veillant à une utilisation rationnelle des ZA existantes tout en prenant en compte les enjeux économiques du territoire du SCoT.

7.2 Favoriser une utilisation rationnelle des espaces urbanisés

Au regard des objectifs fixés dans le Projet d'aménagement et de développement durable, et afin d'assurer une urbanisation de qualité et dans un souci d'économie du foncier, l'urbanisation nouvelle devra prendre en compte simultanément deux objectifs qualitatifs : la diversité typologique des formes urbaines et l'utilisation du potentiel de renouvellement urbain.

7.2.1 Des objectifs de diversité urbaine

Afin de mettre en œuvre cet objectif de diversité urbaine, toute nouvelle opération à vocation résidentielle devra rechercher une diversité des formes urbaines, des logements de taille différente et ce même si cette dernière ne propose qu'un seul type de logement. Ainsi, pour une opération prévoyant uniquement des logements individuels, il conviendra par exemple de proposer des typologies diversifiées par exemple : maisons groupées, lots libres de petites tailles. Les formes urbaines qui concourent à une économie d'espace devront être privilégiées.

7.2.2 Des objectifs de renouvellement urbain

Le développement de l'habitat et des activités est soumis à une exigence d'utilisation plus intensive des espaces urbanisés. Le développement de l'urbanisation doit favoriser, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers le nécessitant, la reconquête des friches urbaines, y compris commerciales et industrielles, la densification dans les lotissements pavillonnaires et la construction dans les espaces disponibles. À cette fin, l'exploitation du potentiel de renouvellement urbain et de densification des communes doit être recherchée.

Les documents locaux d'urbanisme apprécieront le potentiel d'évolution des principaux secteurs de restructuration et de renouvellement urbain afin d'y prévoir les conditions de leur densification. Le cas échéant, des orientations d'aménagement de ces secteurs seront proposées.

THÈME 8
L'optimisation des déplacements

DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOBRES EFFICACES ET ADAPTÉS À LA VILLE ARCHIPEL

L'optimisation des déplacements en lien à l'urbanisation passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Structurer le développement de la ville-archipel en articulant l'armature urbaine et les politiques de transports publics,**
2. **Organiser l'urbanisation autour des réseaux de transports en commun,**
3. **Donner la priorité à l'organisation de transports en commun performants,**
4. **Optimiser la gestion des voiries existantes,**
5. **Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée aux dessertes en transports en commun et modes actifs,**
6. **Garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux des proximités.**

8.1 Structurer le développement de la ville archipel en articulant l'armature urbaine et les politiques de transports publics

Dans le Cœur de métropole, il s'agit de poursuivre le développement des axes lourds de transport (seconde ligne de métro, prolongement de Transport en commun en site propre (métro, site propre bus…) . L'objectif est de corréler les principaux pôles d'habitat, d'équipements et de services et d'emplois avec des transports offrant un très bon niveau de service, de construire les logements, équipement et services et de localiser les emplois le long des lignes structurantes du réseau (métro et axes lourds de transport).

Dans les Pôles structurants de bassin de vie et les Pôles d'appui du Cœur de métropole, la politique de transport public doit permettre de répondre à la demande, en lien avec la montée en puissance de ces pôles à l'horizon 2030. Les opérations futures et les axes de développement urbain doivent également prendre en compte les capacités du transport public à les desservir avec efficacité. Les liaisons entre les Pôles structurants de bassin de vie, les Pôles d'appui au Cœur de métropole et le Cœur de métropole sont des axes stratégiques de développement des transports en commun.

Entre les Pôles structurants de bassins de vie, les Pôles d'appui de secteur et les Pôles de proximité, la voiture individuelle ne doit pas être le seul mode de déplacement. Des alternatives sont à imaginer, par exemple, pour les communes bénéficiant déjà de transports en commun, il est impératif de les maintenir et les développer, pour les autres, des solutions sont à développer et à favoriser, soit le transport en commun, le transport à la demande, le covoiturage, les modes actifs…

Plus globalement, pour les liaisons de périphérie à périphérie, la question ne se résume pas aux seuls transports collectifs comme seule alternative à la voiture telle qu'on la connaît aujourd'hui. Il s'agit avant tout d'ouvrir les territoires à la diversité des services de mobilité. Par exemple, le vélo, le transport à la demande, le co-voiturage disposent d'un potentiel dans les déplacements de courtes distances en centre-ville mais aussi dans les couronnes périurbaines. À ce titre, le SCoT incite tous les EPCI à établir des schémas modes actifs et souhaite que le territoire passe à la vitesse supérieure dans le déploiement d'infrastructures pour le vélo et promeuve un réseau continu de liaisons sécurisées vers Rennes mais également au sein des bassins de vie pour conforter les réseaux de communes.

L'organisation des déplacements doit permettre de connecter les communes aux pôles d'échanges proches.

8.2 Organiser l'urbanisation autour des réseaux de transport en commun

8.2.1 Organiser les pôles d'échange multimodaux

Les pôles d'échanges multimodaux constituent un maillon important dans l'organisation des transports et l'amélioration de leur performance. La carte « Pôle d'échange multimodaux » identifie ceux qui font l'objet des orientations du présent DOO.

Le SCoT prévoit des pôles d'échange qui permettent d'assurer le rôle d'interface entre les réseaux de transports en commun, la voiture et les réseaux de proximités ; de valoriser leurs abords par une urbanisation plus « compacte ». Il distingue les pôles d'échanges multimodaux du Cœur de métropole et des pôles d'échanges multimodaux de l'armature urbaine.

Pôles d'échange multimodaux du Cœur de métropole

Les pôles d'échanges multimodaux du Cœur de métropole existants ou à créer sont identifiés sur la carte « ***Pôles d'échange multimodaux du Cœur de métropole*** ». ci-après. Il s'agit principalement des pôles situés sur des axes lourds TCSP avec des capacités à faire face à la montée en puissance de la demande :

- les pôles d'échanges multimodaux et de correspondances situés sur une ligne de métro ou un axe lourd bus,
- les gares ou haltes périurbaines majeures,
- le pôle d'échange multimodal de la gare de Rennes qui constitue une interface unique entre les liaisons urbaines, interurbaines, régionales, nationales et internationales.

Au-delà des fonctions transports, les pôles d'échanges multimodaux du Cœur de métropole peuvent offrir des commerces, des services, de l'habitat et des activités à proximité. Ils peuvent également offrir des services spécifiques au sein du pôle (information, fonctions commerciales transport, offres de nouveaux services de mobilité (vélos, covoiturage, points de recharge pour véhicules électriques…)).

Les pôles d'échange multimodaux de l'armature urbaine

Pour les autres pôles d'échanges multimodaux qui figurent sur la carte « ***Pôles d'échange multimodaux de l'armature urbaine*** » ci-après, il est indispensable qu'ils puissent s'appuyer sur un transport collectif performant avec une régularité de temps de parcours garantie, des connexions avec les réseaux locaux de déplacements (modes actifs et autres), un stationnement sécurisé pour les deux roues, des parkings aménagées pour les voitures en stationnement d'échange, des points de dépose rapide et une accessibilité facilitée pour les modes actifs (bandes, pistes vélos, cheminements aménagés, signalétique adaptée). Ces pôles offriront également une information sur les offres de transport existantes et leurs horaires ainsi que des fonctions commerciales liées aux transports (vente de titres…).

8.2.2 Favoriser la densité autour du réseau de transport en commun

Favoriser la densité à proximité des pôles d'échanges multimodaux

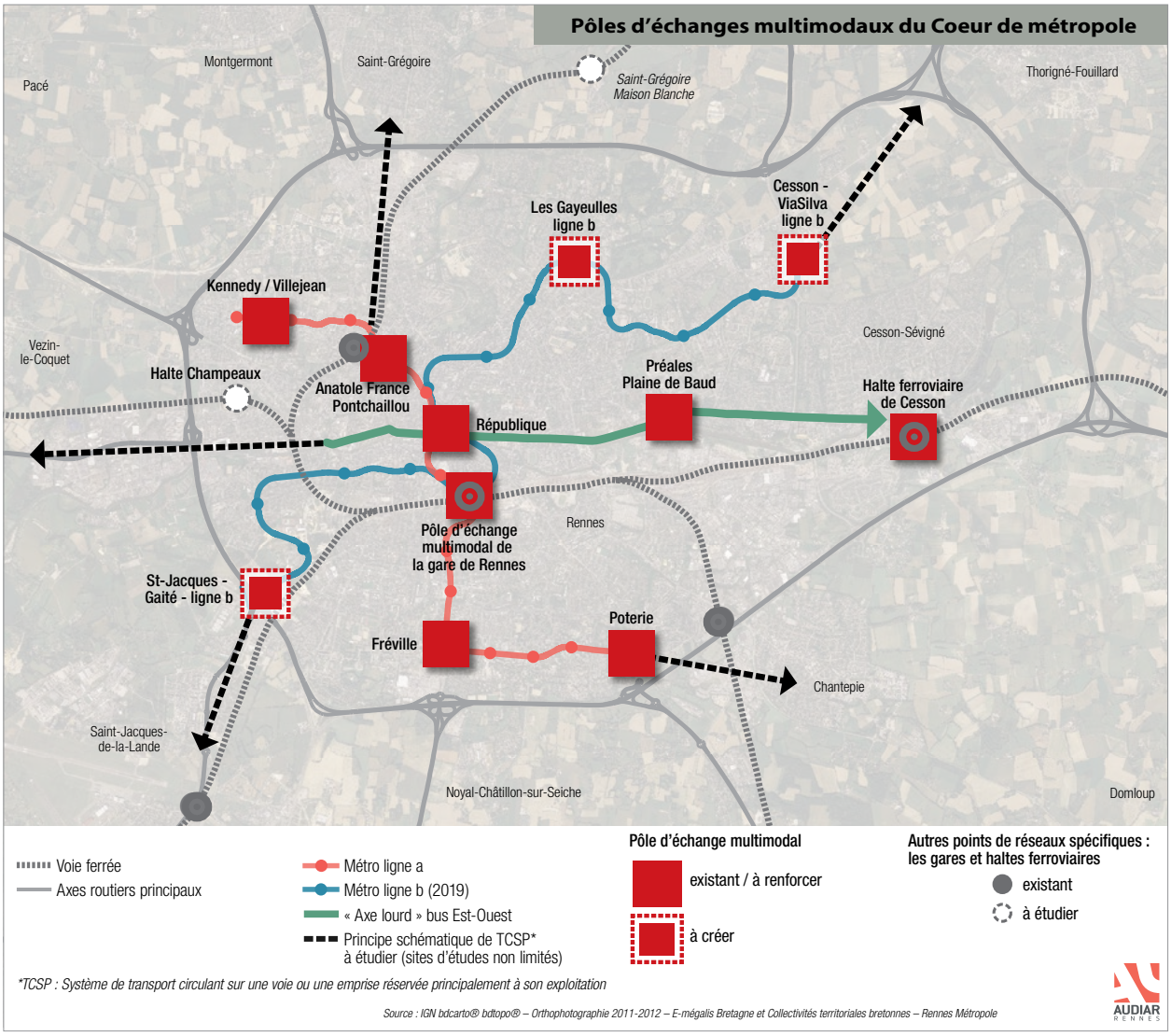
L'objectif est de construire des logements, équipements, services et activités économiques à proximité des pôles d'échanges. Lorsque les pôles d'échange sont des gares et haltes ferroviaires, il convient de prendre en compte la question de la sécurité des accès pour tous. Pour les communes bénéficiant de la présence d'un pôle d'échange, sauf exception justifiée (topographie, contraintes environnementales par exemple), les documents d'urbanisme prévoient, dans les secteurs situés à proximité (par proximité, il faut entendre une distance maximale de quelques centaines de mètres permettant le déplacement à pied ou à vélo) des pôles d'échanges existant ou à créer, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du territoire communal. L'urbanisation nouvelle à caractère résidentiel doit répondre à l'objectif d'atteindre ou dépasser **une densité minimale** d'opération de :

Pôle d'échange du Cœur de métropole	60 logts / ha
Pôles d'échange de l'armature urbaine	45 logts / ha

Pour le pôle d'échange de Montreuil-sur-Ille, compte tenu de son éloignement du Cœur de métropole, la densité minimale d'opération n'est pas majorée et donc maintenue à 25 logts/ha.

8.2.3 Les autres points de réseaux spécifiques et aires de covoiturage

Au-delà de cette distinction, il est important que certains arrêts de bus, de cars importants en cœur de villes et cœur de quartiers qui ne sont pas des pôles d'échanges tels qu'ils viennent d'être définis puissent disposer de stationnements sécurisés pour les deux roues, de cheminements lisibles et adaptés ainsi que de points de dépose rapide. Les terminus ou les stations de bouts de lignes doivent pouvoir offrir des poches de stationnement de dimension modeste pour des rabat-



tements en voiture. Les gares ou haltes où l'offre de transport ferroviaire est « peu importante », devront également pouvoir offrir des stationnements sécurisés pour les vélos et d'un parking de dimension modeste pour les rabattements de proximité. Il importe de préserver des potentiels de développement autour de ces gares ou haltes afin de conserver des marges de manœuvre pour le long terme.

Enfin, les politiques de déplacement prendront en compte les besoins en aires de covoiturage à proximité des nœuds routiers pour offrir des alternatives nouvelles à l'usage de la voiture « solo ». Elles seront positionnées à proximité des grands axes routiers et aux abords du Cœur de métropole.

8.3 Donner la priorité à l'organisation de transports en commun performants

8.3.1 Mettre en œuvre la seconde ligne de métro ; réaliser des études de prolongements transport en commun en site propre

La seconde ligne de métro sera réalisée et mise en service avant 2020. Au-delà de cette réalisation, il convient d'étudier des prolongements transport en commun en site propre (TCSP) dans le Cœur de métropole, notamment au sud-est en direction de Chantepie, au sud-ouest du terminus de la future ligne b, au nord-est en direction du nord de Cesson-Sévigné, au nord en direction de Saint-

Grégoire ainsi qu'à l'ouest de l'axe lourd bus en direction de la Route de Lorient. La carte ***« Pôles d'échange multimodaux du Cœur de métropole » ci-contre*** présente ces grands principes de prolongement de transport en commun en site propre (TCSP[3]).

8.3.2 Améliorer les conditions de circulation des transports en commun sur les axes stratégiques lorsqu'ils sont sur la voirie

Lorsqu'ils sont sur la voirie, les transports collectifs doivent pouvoir bénéficier de conditions de circulation privilégiées sur les axes stratégiques (sites propres, couloirs, priorités aux feux… selon les contextes) notamment dans le Cœur de métropole, sur les pénétrantes aux entrées de l'agglomération et plus généralement sur les grandes voiries là où la circulation automobile reste dense.

8.3.3 Poursuivre les réflexions sur les potentiels du train urbain et renforcer les offres périurbaines lorsque ce potentiel existe

Le SCoT souhaite poursuivre les réflexions sur les potentiels des axes ferroviaires pour du transport périurbain en lien avec la politique régionale et proposer de renforcer les offres périurbaines lorsque le potentiel existe et que l'infrastructure le permet. Les potentiels libérés par la mise en œuvre de la ligne nouvelle dans l'est rennais devront faire l'objet d'une attention particulière pour développer ce type d'offre.

8.4 Optimiser la gestion des voiries existantes

Le SCoT vise l'optimisation de la gestion des voiries existantes, y compris lors de la création de nouvelles infrastructures. Les politiques locales de déplacements prévoient une adaptation du réseau de voirie en le hiérarchisant. Cette partie est traitée dans le THÈME 13 « Le développement des équipements et grands projets d'infrastructure ».

8.4.1 Soutenir une meilleure coordination des politiques locales de déplacements

Afin d'optimiser les réseaux de voirie pour éviter une surconsommation d'espace et de crédits par le réseau routier et afin de partager la voirie pour des transports en commun plus performants et des modes actifs mieux intégrés, les politiques locales de déplacements :

- assurent la concertation entre les différents gestionnaires de voirie, autorités organisatrices des transports (AOT) et Syndicat mixte du SCoT en amont des projets d'aménagement du réseau de voirie pour accroissement de capacité ou pour réalisation de voiries nouvelles ;
- définissent des mesures spéciales d'exploitation sur les axes à forts trafics et lors des traversées des zones urbanisées (ex : Inciter à la modulation des vitesses) ;
- permettent une gestion des accès sur les grands axes routiers à partir du réseau d'agglomération (Dor Breizh, feux tricolores…).

Pour respecter ses objectifs en matière de transports, le Pays de Rennes s'engage sur la création d'un Schéma de Transport cohérent au-delà des périmètres des Autorités organisatrices des transports.

8.4.2 À l'échelle de l'aire urbaine

À l'échelle de l'aire urbaine, un travail inter-SCoT est engagé qui vise à mieux coordonner l'offre en transport en commun des autorités organisatrices des transports (AOT) et à réfléchir en commun, en association étroite avec les AOT, aux nouvelles mobilités et à des offres alternatives au transport en commun, notamment par des expérimentations.

3 Par TCSP, il faut entendre un système de transport circulant sur une voie ou une emprise réservée principalement à son exploitation.

8.4.3 Affirmer le rôle structurant de la 2e ceinture dans l'organisation des réseaux de communes

La seconde ceinture constitue un élément fort dans l'organisation des déplacements locaux, soit au sein d'un grand secteur du territoire mais aussi pour des liaisons locales est-ouest et nord-sud. Elle joue un rôle majeur dans les liaisons de périphérie à périphérie et constitue un maillon essentiel des réseaux de communes. Le SCoT confirme le rôle structurant de la seconde ceinture et prescrit sa prise en compte lors des réflexions d'aménagement pour en améliorer la lisibilité, son unité de traitement, la gestion du trafic et les sécurités des déplacements. Il préconise d'y adapter, d'une part les vitesses aux territoires traversés et à la vie locale avec une réglementation spécifique des vitesses dans les espaces urbains pour en faire des espaces apaisés et d'autre part en accordant une place aux modes doux. La troisième ceinture, prenant appui sur des voiries existantes à moderniser, est également une voie structurante en devenir pour le territoire, dans l'organisation des déplacements locaux.

8.5 Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée aux dessertes en transports en commun et modes actifs

Afin de limiter l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail, le SCoT définit des objectifs pour une politique durable de stationnement qui sont les suivants :

- adapter les possibilités de stationnement en fonction de l'offre de transport en commun à proximité ;
- faciliter le stationnement du véhicule et des vélos sur le lieu de résidence ;
- réduire le stationnement des actifs sur le lieu de travail, notamment aux abords des lignes de TCSP les plus performantes et dans le centre de la ville de Rennes ;
- favoriser le stationnement des 2 roues, et principalement les vélos, sur le lieu de travail et dans toutes la chaine des déplacements, (lieux de travail, centres commerciaux, équipements, logements…) ;
- prendre en compte le stationnement des véhicules électriques ;
- promouvoir les mutualisations de stationnement dans les opérations d'aménagements dans le cadre de programmations mixtes.

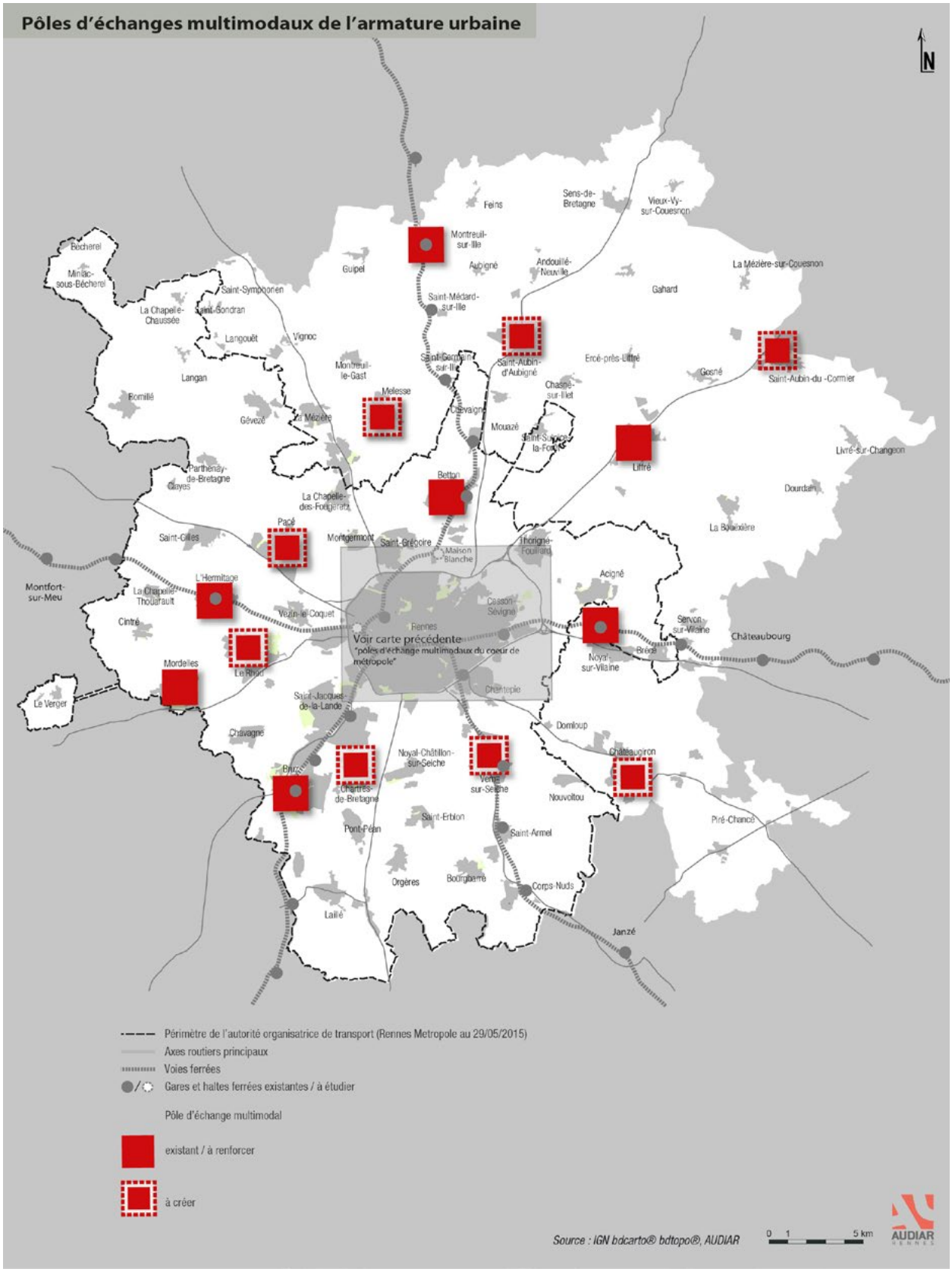
Pour atteindre ces objectifs, les politiques de déplacements, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations importantes peuvent prévoir des prescriptions différenciées de stationnements selon le niveau et la performance de desserte en transports en commun et en fonction des tissus urbains. En général, l'aménagement des zones de stationnements prévoit l'organisation et le partage de l'espace public, une gestion économe de l'espace, la mutualisation des aires de stationnement public à chaque fois que possible, etc.

8.6 Garantir la cohérence d'un maillage piétonnier et cycle articulé aux réseaux des proximités

À l'échelle de chaque EPCI, le développement de réseaux de modes actifs (piétonniers et cycles) en relation avec les réseaux de proximité doit être promu, notamment par la définition et la réalisation d'un réseau cyclable général. Ces réseaux seront conçus de façon à faciliter leur interconnexion à l'échelle du Pays de Rennes.

À l'échelle des communes, les projets urbains sont conçus de telle sorte que :

- les modes actifs soient favorisés avec la volonté de les rendre les plus attractifs possibles et sûrs pour les déplacements quotidiens, à l'échelle communale ou du quartier, notamment en prévoyant les espaces nécessaires à leur circulation et à leurs stationnements. Ces réseaux relient notamment les secteurs d'habitat, de services, de commerce et les secteurs de loisirs ;
- les réseaux de modes actifs soient connectés les uns aux autres et avec les transports en commun.


Pôles d'échanges multimodaux de l'armature urbaine
N
Feins
Sens-de-Bretagne
Vieux-Vy-sur-Couesnon
Montreuil-sur-Ille
Bécherel
Miniac-sous-Bécherel
Guipel
Aubigné
Andouillé-Neuville
La Mézière-sur-Couesnon
Gahard
Saint-Symphorien
La Chapelle-Chaussée
Saint-Sondran
Saint-Médard-sur-Ille
Langouët
Vignoc
Saint-Aubin-d'Aubigné
Ercé-près-Liffré
Gosné
Saint-Aubin-du-Cormier
Langan
Montreuil-le-Gast
Saint-Germain-sur-Ille
Chasné-sur-Illet
Romillé
Melesse
Gévezé
La Mézière
Chavagne
Mouazé
Saint-Sauveur-la-Fontaine
Liffré
Livré-sur-Changeon
Parthenay-de-Bretagne
Clayes
Betton
La Chapelle-des-Fougeretz
Dourdain
Pacé
La Bouëxière
Saint-Gilles
Montgermont
Saint-Grégoire
Maison Blanche
Thorigné-Fouillard
Montfort-sur-Meu
L'Hermitage
La Chapelle-Thouarault
Acigné
Cesson-Sévigné
Vezin-le-Coquet
Cintré
Rennes
Voir carte précédente
"pôles d'échange multimodaux du coeur de métropole"
Servon-sur-Vilaine
Châteaubourg
Le Rheu
Bréal
Noyal-sur-Vilaine
Mordelles
Chantepie
Le Verger
Saint-Jacques-de-la-Lande
Domloup
Chavagne
Noyal-Châtillon-sur-Seiche
Châteaugiron
Bruz
Chartres-de-Bretagne
Vern-sur-Seiche
Nouvoitou
Pont-Péan
Saint-Erblon
Piré-Chancé
Saint-Armel
Orgères
Bourgbarré
Corps-Nuds
Laillé
Janzé
Périmètre de l'autorité organisatrice de transport (Rennes Metropole au 29/05/2015)
Axes routiers principaux
Voies ferrées
Gares et haltes ferrées existantes / à étudier
Pôle d'échange multimodal
existant / à renforcer
à créer
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR RENNES

THÈME 9
Vers un territoire « bas carbone »

ÊTRE ACTEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

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).
Pour cela, le SCoT mobilise les principaux leviers suivants :

- **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.

9.1. Promouvoir l'efficacité énergétique

Le Pays de Rennes souhaite limiter autant que possible ses consommations, développer le recours aux énergies renouvelables et, plus globalement, inciter à la prise en considération de la dimension énergétique dans l'ensemble des choix d'aménagement.
Pour cela :

- les collectivités/EPCI sont incité(e)s à s'engager dans une démarche de type Plan climat énergie ambitieux afin de mettre en œuvre, dans le cadre de leurs compétences, des actions visant à réduire les consommations d'énergie, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, à produire des énergies à partir de sources renouvelables pour aller vers un territoire plus autonome en termes d'énergie et s'adapter au changement climatique ;
- les documents d'urbanisme locaux sont incités à présenter, lors de leur élaboration ou révision, les orientations envisagées pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, prendre en compte le changement climatique et les modalités de prise en compte des filières existantes ou possibles d'énergie renouvelable.

9.2. Agir sur l'organisation du territoire pour réduire l'impact énergétique du transport : le choix d'une armature urbaine

Le choix de mieux polariser le développement du territoire au sein de l'armature urbaine de la ville archipel et de renforcer les transports collectifs et les modes actifs a pour ambition de réduire la part de consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre liées au transport sur le territoire.
Se reporter :

- au THÈME 1 L'organisation de l'armature urbaine,
- au THÈME 8 L'optimisation des déplacements.

La compacité du développement urbain et l'organisation des mixités contribuent également à réduire l'impact énergétique du territoire, en limitant l'étalement urbain.
Se reporter :

- au THÈME 7 Limiter la consommation des espaces agronaturels,
- au THÈME 11 L'organisation de l'offre en logements.

9.3. Développer des formes urbaines et des logements moins énergivores

Le SCoT promeut des formes urbaines moins énergivores (en extension ou en renouvellement urbain) et met l'accent sur les nécessaires économies d'énergie (implantation, isolation, modes de chauffage, protection solaires pour l'été, …), pour l'habitat, comme pour l'activité.
Les politiques de l'habitat favoriseront la sobriété énergétique dans la production de logements et

viseront à la réhabilitation thermique du parc existant. Ainsi, elles sont encouragées à se donner des objectifs de rénovation thermique du parc existant cohérents avec le Schéma Régional Climat Air Énergie et avec l'objectif des PCET des différents EPCI.
Les collectivités veilleront à être particulièrement exemplaires pour la réalisation et la réhabilitation thermique des équipements publics, particulièrement consommateurs d'énergie pour les communes.
Les documents locaux d'urbanisme et les opérations de construction /projets d'aménagement veilleront à :
– optimiser le plan masse des opérations pour favoriser une bonne orientation du bâti (intempéries, ensoleillement, utilisation des énergies renouvelables, …) ;
– ne pas empêcher l'utilisation de modes constructifs innovants[4] ainsi que de matériaux écologiques et sobres en « énergie grise »[5] sauf dans le cas de justifications patrimoniales ou paysagères ;
– inciter au recyclage des eaux pluviales (solutions collectives et/ou individuelles).

9.4. Produire en mobilisant les énergies renouvelables locales

Le premier poste d'économie d'énergie réside dans la réduction de la consommation, mais il paraît également nécessaire d'améliorer la part de la production locale dans le bilan énergétique du territoire.
Afin de renforcer la production énergétique renouvelable locale :

- Les collectivités, les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement devront rechercher le développement du recours aux énergies renouvelables en valorisant les ressources locales (solaire, géothermique, biomasse, éolien, méthanisation…), à l'échelle de nouvelles unités de production d'énergie de petite ou moyenne puissance (usine de méthanisation, co-génération bois-énergie…), mais également à l'échelle de l'opération et à celle des bâtiments. Ces objectifs concernent également les zones d'activités et commerciales dans lesquelles des process d'économie énergétique peuvent être développés comme par exemple la réutilisation et le recyclage des eaux pluviales ; la mise en place de dispositifs collectifs et individuels de production d'énergie renouvelable (bois-énergie, photovoltaïque…) ; le partage de réseaux de chaleur ou de froid intersites…
- Dans les zones à urbaniser et dès la conception des nouvelles opérations, les systèmes de production d'énergie renouvelable et de chaleur décentralisée sont à privilégier en lien avec la mobilisation des ressources locales : pour cela le SCoT encourage la réalisation d'études relatives aux choix énergétiques et aux énergies renouvelables à mobiliser.
- Les documents d'urbanisme ne devront pas empêcher l'installation sur le bâti (existant ou à créer) des dispositifs techniques nécessaires aux énergies renouvelables.
- Les parcs de production électrique photovoltaïque devront s'établir en priorité sur les espaces délaissés ou en attente d'aménagements futurs (friches, anciennes carrières, site d'enfouissement des déchets, réserves foncières, futures opérations d'aménagements, zones d'activités…), les toitures de grande superficie, les parkings couverts. Cette orientation vise à ne porter atteinte ni à la préservation des espaces agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites et milieux naturels.
- Plus globalement, afin d'assurer une articulation entre les ressources et les usages et de favoriser le développement des filières, une réflexion sur un schéma de valorisation des ressources locales et renouvelables, incluant les déchets ménagers, agricoles et industriels sera à mener à l'échelle de chaque EPCI.
- Les documents d'urbanisme locaux sont incités à présenter, lors de leur élaboration ou révision, une analyse de l'approvisionnement énergétique qui interroge la production et la distribution d'énergie sur leur territoire.

4 Ossature bois, pré-fabrication, toiture végétalisée,…
5 Énergie grise : quantité d'énergie nécessaire au cycle de vie d'un matériau : production, extraction, transformation, fabrication, transport, mise en œuvre, utilisation, entretien et à la fin le recyclage.

9.5. S'adapter au changement climatique en anticipant et atténuant ses effets

Le changement climatique devrait se traduire par des augmentations de température comprises entre +2° et +5° à l'horizon 2050, avec des incertitudes fortes notamment sur l'évolution de la pluviométrie.

Afin de s'adapter, d'anticiper et d'atténuer les effets du changement climatique :

- Les EPCI sont incités à mettre en œuvre, dans le cadre de leurs compétences, des mesures notamment en référence au Schéma Régional Climat, Air, Energie et, à plus long terme, au cadre régional mis en place pour identifier les mesures adaptées au territoire breton.
- Pour anticiper les effets du changement climatique sur l'activité agricole, particulièrement concernée, la mise en œuvre de réflexions anticipatrices et de mesures coordonnées entre les différents acteurs (collectivités, agriculteurs, gestionnaires de la ressource en eau…) est recommandée. Le Programme Local de l'Agriculture est le lieu privilégié pour mener ces réflexions.
- Pour atténuer les effets du réchauffement climatique en milieu urbain et lutter contre « les îlots de chaleur urbain », les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement devront favoriser notamment dans la tache urbaine, des dispositions telles que la présence du végétal et l'eau, des morphologies urbaines permettant une bonne circulation des vents, des dispositifs susceptibles de garantir le confort thermique des logements tout en veillant à ne pas générer une hausse des consommations énergétiques.

9.6. Équiper et aménager le territoire de façon sobre et responsable

Une culture de responsabilité globale sur ces défis locaux et globaux est à développer. La mise en place d'indicateurs à l'échelle du SCoT autour de ces enjeux, mobilisant notamment les ressources des plans climats des EPCI, permettra de favoriser cette culture.

THÈME 10
La préservation des ressources et la prévention des risques

La préservation des ressources et la prévention des risques passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Préserver l'accès aux ressources minérales et garantir une urbanisation économe en énergie et en eau.**
2. **Prévenir les risques naturels, les risques technologiques ainsi que les risques pour la santé publique.**

10.1 Préserver les ressources

10.1.1 Pérenniser la ressource en eau

Le SCoT précise que la reconquête de la qualité des eaux de surface est essentielle.
L'objectif de préservation de la biodiversité et celui de la valorisation des connexions écologiques participent à l'objectif de bon état écologique des cours d'eau. Les SCoT vise à protéger les ressources existantes et préserver les ressources potentielles du territoire.

La pérennité de la ressource en eau potable est garantie par une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages d'eau. L'utilisation à des fins agricoles doit être compatible avec la protection édictée. Dans ces périmètres, les aménagements et constructions, lorsqu'ils sont autorisés, prévoient les mesures de nature à éliminer tout risque de pollution de la nappe phréatique.

Le SCoT veille à limiter et réduire les déversements des eaux usées dans les milieux par temps de pluie dans les secteurs les plus sensibles. Ainsi, dans les secteurs prioritaires d'assainissement définis par les SAGE, afin d'évaluer et de prévenir les dysfonctionnements éventuels des ouvrages de collecte et de transport des eaux usées existants, les communes et leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents devront réaliser un schéma directeur d'assainissement des eaux usées afin d'apporter une vision globale, prospective et patrimoniale de l'ensemble du système d'assainissement dans une logique de bassin versant.

10.1.2 Garantir une urbanisation économe en eau

Le SCoT cherche à favoriser les « **bonnes pratiques environnementales** » dans les nouvelles opérations de développement de l'habitat, d'équipements ou d'activité.
Dans la conception de leur aménagement, les nouvelles opérations d'aménagement favorisent les techniques qui retiennent et ralentissent le ruissellement de l'eau.
Par ailleurs, les documents d'urbanisme locaux et les nouvelles opérations d'aménagement incitent à la récupération des eaux pluviales pour leur utilisation dans les espaces publics ou les bâtiments.

10.1.3 Améliorer la gestion des eaux de pluies

Pour garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau doit être la plus réduite possible. À cet effet, dans les nouvelles opérations d'aménagement, la part du sol imperméabilisé doit être limitée et la récupération des eaux de pluie doit être encouragée.
Afin de mieux maîtriser l'écoulement des eaux de pluie et des ruissellements et de réduire la dégradation des milieux aquatiques par temps de pluie, la réalisation ou la mise à jour d'un schéma directeur des eaux pluviales est souhaitable. Les communes situées dans des secteurs fragiles concernées au titre des SAGE sont invitées à réaliser un schéma directeur des eaux pluviales lors de la révision de leur document d'urbanisme.

10.1.4 Préserver l'accès aux ressources minérales

Afin de garantir un accès durable aux ressources minérales notamment celles nécessaires à la filière bâtiments et travaux publics, les documents d'urbanisme locaux préservent de toute urbanisation nouvelle les abords des carrières autorisées en exploitation et des carrières en cours d'autorisation, en tenant compte de leur extension possible.
Concernant l'extraction du sable naturel, le SCoT préconise que les réserves de gisements soient identifiées afin que leur mise en exploitation soit en adéquation avec les besoins futurs du Pays, en cohérence avec le Schéma des carrières. Les matériaux recyclables et renouvelables et ceux issus de la déconstruction devront être valorisés pour éviter de peser sur les ressources minérales.

10.2 Prévenir les risques

10.2.1 Prévenir les risques naturels

Prévenir le risque d'inondation dans la réalisation des infrastructures de transport

Les aménagements d'infrastructures de transports doivent, dans la traversée des zones inondables, être conçus pour minimiser globalement les impacts et préserver les champs d'inondation et les écoulements des crues. Les ouvrages sont conçus afin de ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux.

Prévenir les risques naturels en intégrant la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré

Dans les zones inondables la prise en compte du risque inondation dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme, doit respecter les principes suivants :

- arrêter l'extension de l'urbanisation, et des infrastructures qui y sont liées, dans les zones inondables en dehors de la tache urbaine du SCoT qu'elles soient ou non protégées, pour ne pas augmenter la vulnérabilité des populations et des biens ;
- les travaux et ouvrages de protection ne doivent pas entraîner la création de nouvelles zones d'urbanisation en dehors de la tache urbaine ;
- préserver et restaurer les capacités des zones d'expansion des crues afin de ne pas aggraver ou accélérer le phénomène d'inondation, sur des sites qui présentent souvent par ailleurs un fort intérêt écologique ;
- réduire la vulnérabilité des enjeux (logements, équipements publics, entreprises) existant en zone inondable tout en permettant la réalisation des opérations de renouvellement urbain dans la tache urbaine.

En dehors des zones inondables, des mesures visant à limiter l'imperméabilisation des sols et à ralentir l'écoulement des eaux pluviales devront être privilégiées.

Prévenir les risques de mouvements de terrain et de retrait-gonflement des argiles

Dans les communes concernées par ce risque, les constructions et opérations tiennent compte du risque. Les documents d'urbanisme locaux précisent ce risque et fixent les dispositions permettant d'informer l'exposition des populations à ce risque.

Prévenir les risques miniers

Dans les communes concernées par ce risque, les constructions et opérations tiennent compte du risque. Les documents d'urbanisme locaux précisent ce risque et fixent les dispositions permettant de limiter l'exposition des populations à ce risque.

10.2.2 Prévenir les risques technologiques

Les activités nouvelles, lorsqu'elles génèrent des risques importants pour la population (risques traduits par un classement Seveso), doivent veiller à limiter au maximum l'exposition des populations. À cet effet, elles sont localisées préférentiellement dans les zones d'activités situées en discontinuité de la tache urbaine. Leur implantation s'accompagne, dans toute la mesure du possible, de mesures de limitation du risque à la source.

10.2.3 Prévenir les risques pour la santé publique

La qualité de l'air

Les orientations du SCoT visant à articuler urbanisation et transports en commun et les modes actifs contribuent à l'objectif de diminution des émissions de produits polluants. Les politiques de déplacements, qui prennent en compte ces orientations, s'attachent à valoriser les modes les moins polluants, pour le déplacement des personnes comme pour le transport des marchandises. Dans les secteurs concernés par les enjeux de la qualité de l'air, les documents d'urbanisme incitent à limiter l'exposition des personnes sensibles.

Les nuisances sonores

Les orientations du SCoT visant à renforcer la part modale des transports en commun au détriment de l'augmentation du trafic automobile contribuent à cet objectif.
La limitation des vitesses sur certaines voiries d'agglomération devra également être étudiée si nécesaire afin de réduire ces nuisances.
De plus, lors de la réalisation ou de la requalification de voiries hors agglomération destinées principalement au trafic automobile ou poids-lourds, des équipements intégrés au paysage doivent systématiquement être étudiés pour réduire les nuisances sonores (murs anti-bruit, bâtiments « écran », revêtements de chaussées enrobés drainants ou poreux, limitation de la vitesse…).

Les sites pollués

Dans le cadre des études d'aménagement, notamment des études de renouvellement urbain, le changement de vocation de sites pollués s'accompagnera des mesures permettant un nouvel usage adapté.

10.3 Le traitement des déchets

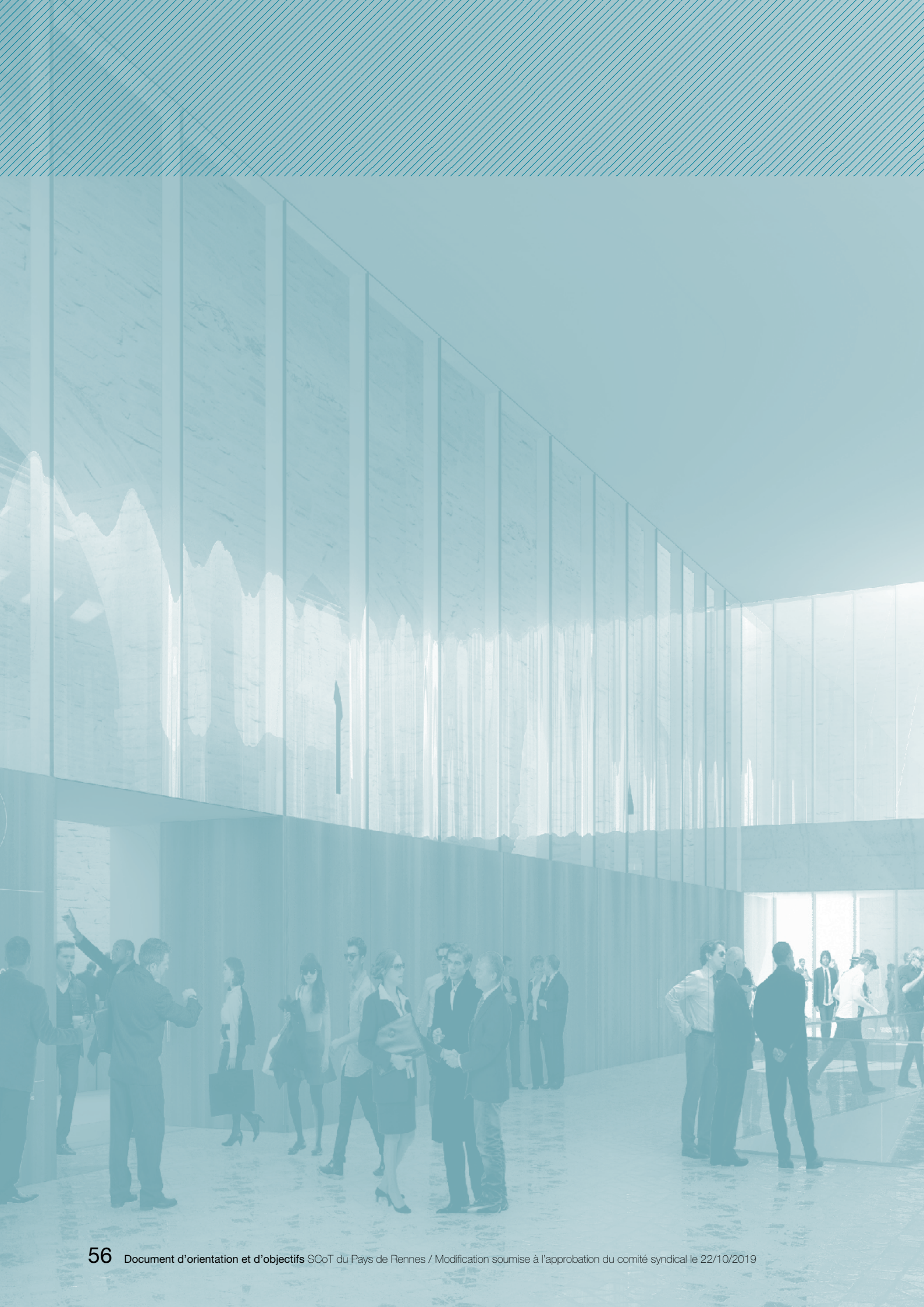
Prendre en compte des localisations possibles pour des nouveaux sites d'enfouissement et de traitement des déchets

Pour assurer un maillage équilibré du territoire, le développement du réseau des déchèteries fixes sera complété dans le cadre des projets établis par les EPCI ou syndicats compétents. Les documents d'urbanisme prévoient les espaces nécessaires à l'implantation des déchèteries lorsqu'il existe un projet identifié.

D'autre part, deux sites possibles d'enfouissement ou de traitement des déchets sont envisagés et identifiés sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » annexée au DOO :

- site de Rennes/Betton, correspondant à l'extension du centre de stockage des Hautes Gayeulles (enfouissement) ;
- à plus long terme, site de Pacé/Montgermont, à proximité de la RD 29 (développement d'une éventuelle nouvelle filière de traitement en fonction de l'évolution des techniques et de la réglementation).

Ces sites doivent être préservés de toute autre affectation et rester à caractère agronaturel dans l'attente de la réalisation de ces équipements. La délimitation des espaces concernés par ces projets résultera des études conduites par Rennes Métropole.



3 Un Pays attractif et dynamique avec une capitale régionale, moteurs pour la région Bretagne

THÈME 11
L'organisation de l'offre en logements

L'organisation de l'offre de proximité pour tous passe d'abord par une politique du logements permettant d'assurer une production de logements suffisante et diversifiée sur le territoire.

11.1 Assurer une production de logements suffisante sur le territoire

11.1.1 Accroître et répartir le parc de nouveaux logements dans le Pays de Rennes, conformément aux orientations d'organisation de l'espace

Pour éviter l'éloignement contraint des ménages, l'évolution à la hausse des prix et satisfaire une demande de logements diversifiés, le SCoT du Pays de Rennes doit permettre la construction d'un nombre minimal de logements pour y accueillir 86 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, ce qui induit un rythme annuel de production de logements minimal d'environ 5 000 logements sur l'ensemble du Pays. Un effort tout particulier sera porté sur la construction dans le Cœur de métropole, les Pôles structurants de bassin de vie et Pôles d'appui au Cœur de métropole.

Les Programmes locaux de l'habitat devront :
- prévoir la production annuelle minimum d'un nombre de logement fixé au prorata de leur parc de logements 2010 *(cf. tableau ci-dessous)* ;
- mettre en œuvre une production différenciée en liaison avec l'armature urbaine définie par le SCoT.

Des outils d'anticipation foncière participeront à la mise en œuvre de cet objectif à court, moyen et long terme.

Modification n°1 du SCoT

EPCI Périmètre SCoT 2018	Parc Log. 2010	*% du parc par EPCI*	Production annuelle minimale de logements en % du parc de 2010
CCP Liffré-Cormier com.	9 517	*4 %*	203
Pays de Châteaugiron com.	9 144	*3,9 %*	197
Val d'Ille-Aubigné	13 447	*5,7 %*	290
Rennes Métropole	203 505	*86,4 %*	4 380
Total	**235 613**	***100 %***	**5 070**

Modification n°1 du SCoT, actualisation octobre 2019.

11.2 Diversifier la production de logements sur le territoire

11.2.1 Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population

Sur l'ensemble du périmètre du SCoT du Pays de Rennes, la construction de logements doit en priorité satisfaire aux objectifs suivants :
- accroître et diversifier l'offre de logements pour faciliter la mobilité résidentielle des ménages et pour mieux répondre à des besoins mal couverts, notamment en accroissant et en diversifiant le parc de logements ;
- privilégier la qualité des opérations d'urbanisme, des logements et du cadre de vie ;
- favoriser l'amélioration du parc existant ;
- en encourageant de nouvelles formes d'habitat et en redynamisant les quartiers d'habitat social ;
- développer l'habitat en lien avec les autres politiques de développement, en particulier celle des déplacements et notamment des transports en commun, et celle des bonnes pratiques environnementales.

11.2.2 Rechercher et favoriser la mixité sociale dans les opérations d'urbanisme, en favorisant la production de logements aidés

Les politiques locales de l'habitat, les documents locaux d'urbanisme et les nouvelles opérations d'aménagement favoriseront la production de logements aidés (logements locatifs sociaux et logements en accession sociale), dans tout le territoire. L'objectif de production de logements aidés doit tenir compte de l'armature urbaine. Un minimum de 25 % de logements aidés (logements locatifs sociaux et logements en accession sociale) est à atteindre pour le Cœur de métropole, les Pôles structurants de bassin de vie et les Pôles d'appui au Cœur de métropole.

Les Pôles d'appui de secteur prévoient également une part significative de logements aidés qui trouvera sa traduction dans les politiques locales de l'habitat.

De façon générale, afin de garantir un accès aux transports collectifs à tous les ménages, les nouvelles opérations qui se réalisent à proximité de pôles et lieux d'échange prévoient une part plus importante de logements aidés.

Par ailleurs, les nouvelles opérations d'aménagement et de construction garantissent une part de production de **logements adaptés aux personnes âgées, handicapées ou à mobilité réduite**, couplée à certains critères de proximité aux services et commerces, d'accessibilité et de desserte en transport en commun.

Enfin, les politiques locales de l'habitat et les documents d'urbanisme prennent en compte les besoins d'accueil et les nouveaux modes de vie des gens du voyage en recherchant la possibilité de proposer une offre adaptée.

THÈME 12
Le développement des activités économiques

Le développement des activités économiques passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Organiser une offre de foncier d'activités adaptée aux besoins.**
2. **Accompagner la modernisation/requalification et le renouvellement économique de grands sites d'activités.**
3. **Permettre l'émergence de sites d'activités dédiés aux loisirs.**

12.1 Organiser une offre de foncier d'activités adaptée aux besoins

12.1.1 Identifier des sites d'accueil d'activités appropriés : accessibles et très lisibles, tout en respectant les logiques économiques et en préservant le paysage

45

Les nouvelles zones d'activités (ZA) pourront s'implanter :

- soit dans des zones spécifiques, en continuité urbaine ou ex-nihilo, si elles font partie des sites identifiés et localisés comme « **Nouvelles zones de développement économique** » sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** » ;
- soit dans les tissus urbains existants ou dans les extensions prévues en continuité urbaine (surtout pour les ZA qui répondent à des besoins locaux), si elles ne font pas partie des réserves d'activités localisées visées ci-dessus.

Les « Nouvelles zones de développement économique », localisées sur la carte avec une vignette indiquant le potentiel en hectares de surface brute, répondent à un certain nombre de critères de localisation, d'accessibilité, économiques, et paysagers :

- une très bonne accessibilité routière par le réseau d'infrastructures primaire ;
- une emprise foncière importante et adaptée ;
- une vocation à faire l'objet d'une étude d'ensemble préalable pour leur aménagement et leur développement.

12.1.2 Dédier certains sites d'activités à une logique économique dominante

15

Le développement de certains sites, dénommés « **Zones conditionnelles de développement économique** » et identifiés sur la carte « ***Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés*** », se fera en priorité selon les vocations arrêtées ci-dessous :

Les « **Zones conditionnelles de développement économique** », localisées sur la carte avec une vignette en pointillés indiquant le potentiel en hectare de surface brute, sont les suivantes :

- l'Ecoparc de Haute Bretagne (Pays d'Aubigné) : à dédier en priorité à des éco-filières ciblées « développement durable » ;
- le site conditionnel de la Lande de Breil (Cf. THÈME 13, paragraphe 13.1.2) ;
- le site conditionnel du Val d'Orson sur la commune de Vern-sur-Seiche : à dédier à la filière environnement et rénovation du bâti. Y seront accueillies des structures de mise en place, de valorisation, de formation, d'installation et de vente exclusivement dédiées aux professionnels ;
- le site conditionnel sur la commune de Domloup : à dédier à des activités liées aux travaux publics ;
- le site conditionnel sur la commune de Saint-Symphorien : à dédier à une vocation agro-alimentaire ou en lien avec l'agriculture ;
- le site conditionnel de Beaucé, sur la commune de La Mézière : à dédier à l'accueil d'activités dont la vocation et le programme doivent être définis dans le cadre d'un projet d'ensemble de gestion, restructuration et développement des différentes séquences de la route du Meuble (cf. site stratégique « Route de Saint-Malo »).

12.2 Accompagner la modernisation/requalification et le renouvellement économique de grands sites d'activités

R

L'objectif est d'accompagner la requalification et le renouvellement économique de grands sites d'activités industriels ou commerciaux tels que :

- parc d'activités Ouest Rennes-Vezin (PARO),
- zone d'activités Nord Rennes-Saint-Grégoire,
- zone industrielle du Sud-Est Rennes-Chantepie-Cesson,
- zones d'activités Loges–Logettes à Chantepie,
- zone d'activités de la Haie des Cognets à Saint-Jacques,
- zone industrielle du Bois de Sœuvres à Vern-sur-Seiche.

12.3 Permettre l'émergence de sites d'activités dédiés aux loisirs

Des projets de parcs de loisirs en dehors de la tache urbaine ou en non continuité ubaine peuvent être envisagés sous réserve de respecter certains principes, notamment :

- ne pas porter atteinte à une exploitation agricole,
- intégrer la prise en compte des problématiques de dessertes routières et en transports en commun afin d'éviter le recours à la réalisation de nouvelles infrastructures,
- respecter les orientations du THÈME 6 sur la biodiversité et le capital environnemental,
- afficher des objectifs s'inscrivant dans l'esprit du THÈME 7 sur la limitation de la consommation d'espaces agro-naturels.

THÈME 13
Le développement des équipements et grands projets d'infrastructure

Le développement des grands équipements et grands projets d'infrastructure passe principalement par les orientations suivantes :

1. **Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes.**
2. **Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville-archipel, en lien avec les transports en commun.**
3. **Prendre en compte les grands projets d'infrastructures nécessaires à l'attractivité du Pays.**

13.1 Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes

13.1.1 Prévoir l'implantation des grands équipements de niveau métropolitain

Tout nouvel équipement d'enjeu métropolitain sera positionné prioritairement dans le Cœur de métropole et sur un site « porteur de l'image métropolitaine du Pays ».
Ces nouveaux équipements devront être desservis prioritairement par une ligne de transports en commun en site propre (TCSP) ou une ligne de bus très performante.

13.1.2 Une réserve future long terme au Grand Breil qui fait l'objet d'un site conditionnel

Cette réserve long terme, de l'ordre de 150 hectares, implantée sur le territoire de la ville de Rennes (au nord-ouest de la rocade) permettra de répondre à un besoin exceptionnel d'implantation d'équipement majeur ou d'activité à fort impact économique et de niveau intercommunal.
L'urbanisation de ce site est conditionnée à la définition des modalités de sa desserte par un TCSP : 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.

13.2 Assurer une répartition équilibrée des équipements et des services dans l'organisation de la ville archipel, en lien avec les transports en commun

13.2.1 Se partager et mutualiser l'offre de services et d'équipements intercommunaux

Une approche intercommunale des besoins en équipements doit être favorisée.
La localisation des nouveaux équipements et des services à vocation intercommunale :

- se décide en priorité sur la base de critères d'accessibilité à l'échelle de chaque réseau de communes, ou au sein des pôles urbains structurés pour les territoires plus éloignés ;
- dans le Cœur de métropole, les Pôles structurants de bassin de vie et les Pôles d'appui au Cœur de métropole notamment, leur localisation est articulée à une desserte en transports en commun existante ou en projet.

13.2.2 Favoriser la création de nouveaux pôles d'équipements et de services dans les tissus urbains existants

Le SCoT privilégie l'implantation des futurs pôles d'équipements et de services :

- en articulation avec la proximité d'un lieu d'échange (existant ou à créer), ou d'une offre en transports en commun ;
- au sein des tissus urbanisés existants ou à défaut en continuité des tissus urbains existants.

13.2.3 Localiser les équipements cinématographiques en cohérence avec l'armature urbaine

Les équipements cinématographiques ayant un rayonnement à l'échelle du Pays ont vocation à s'implanter dans les secteurs desservis par les transports en commun performants et situés dans le Cœur de métropole ou dans les pôles structurants de bassin de vie.

13.3 Prendre en compte les grands projets d'infrastructures nécessaires à l'attractivité du Pays

13.3.1 Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe du Pays de Rennes

Développer les liaisons ferroviaires et aériennes

L'excellence de l'accessibilité du Pays de Rennes par le réseau ferroviaire et les liaisons aéroportuaires nécessite les améliorations suivantes :

- l'aménagement du Pôle d'échange multimodal autour de la gare de Rennes ;
- l'appui au projet LNOBL (Ligne Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire) visant à rapprocher Brest et Quimper de Rennes pour permettre une desserte de la pointe bretonne à Paris en 3h et une connexion optimisée vers Nantes via la création d'une ligne nouvelle permettant de relier les deux métropoles, en s'approchant des 45 min de trajet et intégrant une connexion au futur aéroport du Grand Ouest. Le Pays se mobilise ainsi avec toutes les collectivités bretonnes pour que les gains de temps de la future LGV bénéficient à toute la Bretagne à l'horizon 2017 ;
- le développement de nouvelles lignes aériennes au départ de Rennes en complémentarité avec l'offre qui sera développée par le futur aéroport du Grand Ouest et le renforcement de la fonction logistique de l'aéroport de Rennes-Bretagne.

Hiérarchiser les réseaux de voirie pour conserver la performance du transit et du trafic d'aire urbaine

Les politiques locales de déplacements prévoient une adaptation du réseau de voirie en le hiérarchisant (carte « ***Hiérarchisation des grandes infrastructures et réseau routier*** »).

L'objectif du SCoT est de garantir aux flux économiques des conditions de circulation satisfaisantes. Ainsi, le réseau principal de voiries notamment les rocades et les grandes voiries d'accès et de sortie de Rennes est essentiel au développement économique de la région rennaise. Les flux économiques doivent pouvoir y circuler dans de bonnes conditions. Le SCoT propose d'innover dans la gestion des flux routiers pour limiter la nécessité d'infrastructures nouvelles de grandes capacités pour la circulation automobile :

- en modulant et régulant les vitesses sur les rocades et sur les pénétrantes en amont de la rocade en fonction de l'intensité du trafic ;
- en développant des dispositifs de gestion des conditions d'accès au réseau pour le trafic local, en période de saturation. Ces propositions auront aussi pour effet d'améliorer les conditions de sécurité et de réduire les pollutions.

L'enjeu de la mobilité sur le secteur sud-est et d'accessibilité au reste de la Bretagne

Malgré la décision de l'État d'abroger le périmètre d'étude du contournement sud-est, le SCoT rappelle l'objectif d'assurer la continuité de la route des estuaires actuellement pénalisée par la traversée de la rocade Sud et réaffirme les difficultés majeures sur ce secteur et la nécessité pour le territoire de pouvoir disposer d'une solution à terme, répondant à la fois aux enjeux locaux et nationaux. En effet, l'autre enjeu de portée nationale sur ce secteur est la saturation de la rocade sud qui constitue un élément structurant du transit est ouest et donc de l'accessibilité au reste de la Bretagne

À ce titre, au regard des enjeux dépassant le territoire, des études devront être menées avec les services de l'État pour analyser les alternatives et solutions à trouver sur cette problématique et identifier les moyens à mobiliser. La mise en œuvre de ces actions nécessitera la mobilisation et la coordination des acteurs et maitres d'ouvrages concernés, aussi bien locaux ou nationaux.

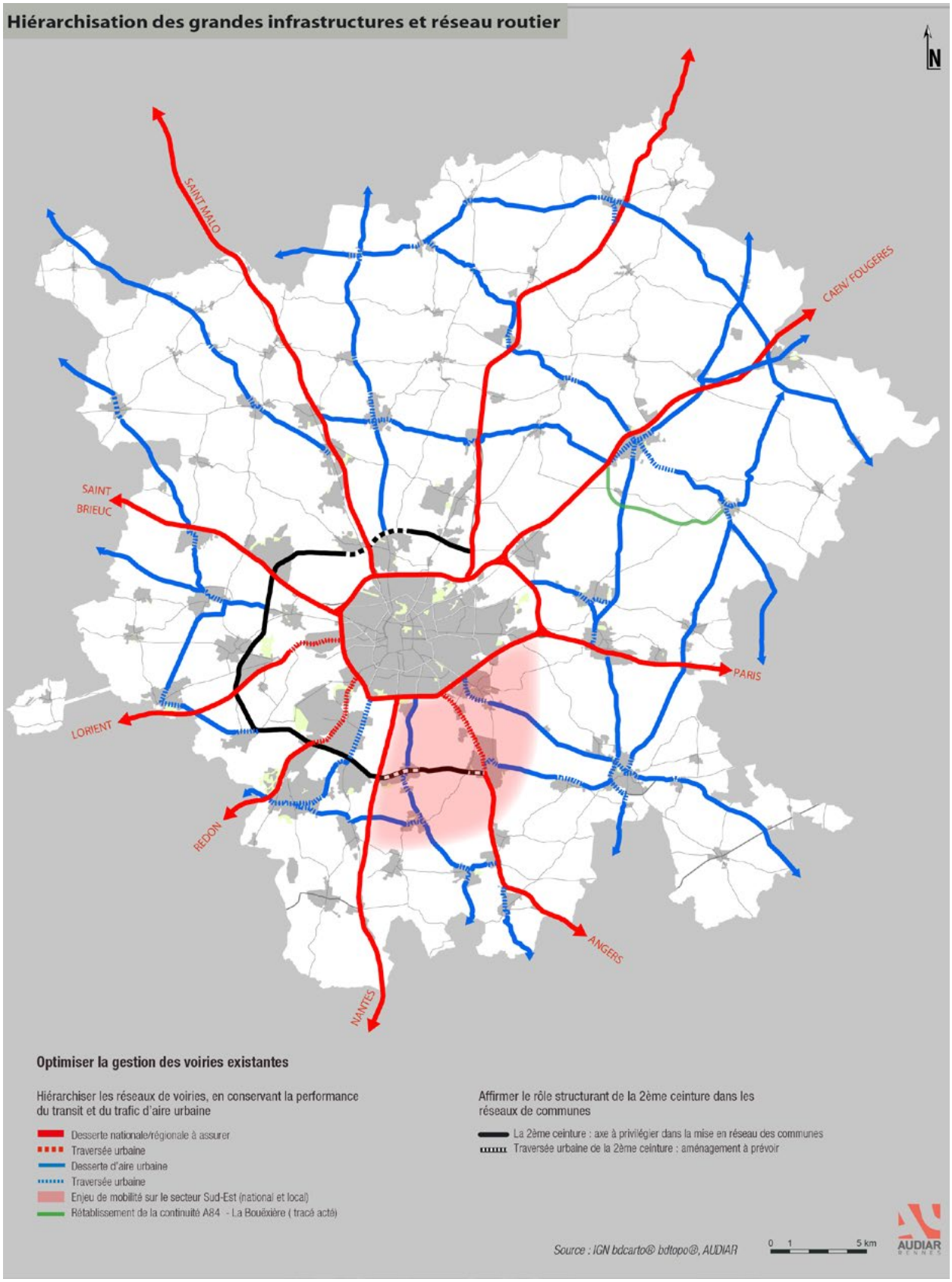
Les pistes d'actions retenues seront à articuler avec les autres dispositions du SCoT, aussi bien en ce qui concerne la hiérarchisation des voies que le rôle de la 2d ceinture.

13.3.2 La fonction logistique

Compte tenu de l'importance de l'enjeu logistique sur le territoire qui tient une place particulière en Bretagne (porte d'entrée et de sortie), le SCoT étudie les opportunités de développement de la fonction logistique dans le cadre du Schéma Régional d'Actions Logistiques.
Le SCoT veillera à permettre la confortation de la fonction aéroportuaire qui traite aujourd'hui 1/3 des volumes transportés des régions Bretagne et Pays de la Loire.

13.3.3 Déployer les réseaux numériques et développer les usages

L'ambition du Pays de Rennes conformément au SCORAN (Schéma de cohérence régionale d'aménagement numérique), est de proposer à l'horizon 2030 un accès en fibre optique pour tous (de type FTTH). Des technologies permettant l'arrivée du « très haut débit » (nouveaux nœuds de raccordement, technologies radio 4G, etc.) pourront permettre de réduire les délais. Cependant, la fibre optique est à privilégier.
Les documents locaux d'urbanisme devront intégrer la conception et le déploiement des ouvrages de communications électroniques (pour réseau filaires et radio) dans les nouvelles opérations et notamment dans les zones prioritaires. Il faudra également anticiper la documentation numérique de ces réseaux.

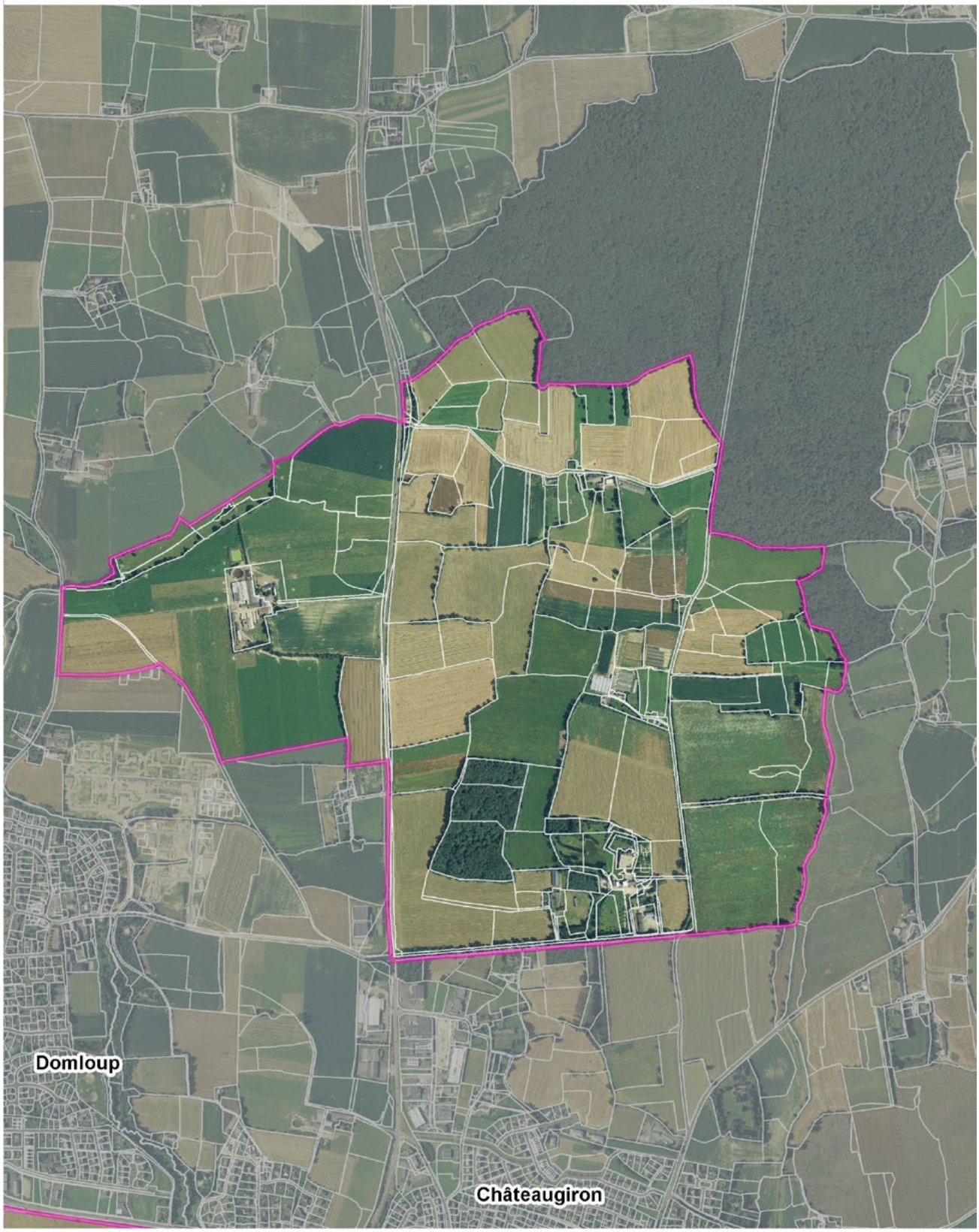

Hiérarchisation des grandes infrastructures et réseau routier
N
SAINT MALO
CAEN/ FOUGERES
SAINT BRIEUC
PARIS
LORIENT
REDON
ANGERS
NANTES
Optimiser la gestion des voiries existantes
Hiérarchiser les réseaux de voiries, en conservant la performance du transit et du trafic d'aire urbaine
Desserte nationale/régionale à assurer
Traversée urbaine
Desserte d'aire urbaine
Traversée urbaine
Enjeu de mobilité sur le secteur Sud-Est (national et local)
Rétablissement de la continuité A84 - La Bouëxière (tracé acté)
Affirmer le rôle structurant de la 2ème ceinture dans les réseaux de communes
La 2ème ceinture : axe à privilégier dans la mise en réseau des communes
Traversée urbaine de la 2ème ceinture : aménagement à prévoir
Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR
0 1 5 km
AUDIAR

Annexe

Délimitation des Champs urbains

Champ urbain

Bois de Gervis



AUDIAR RENNES

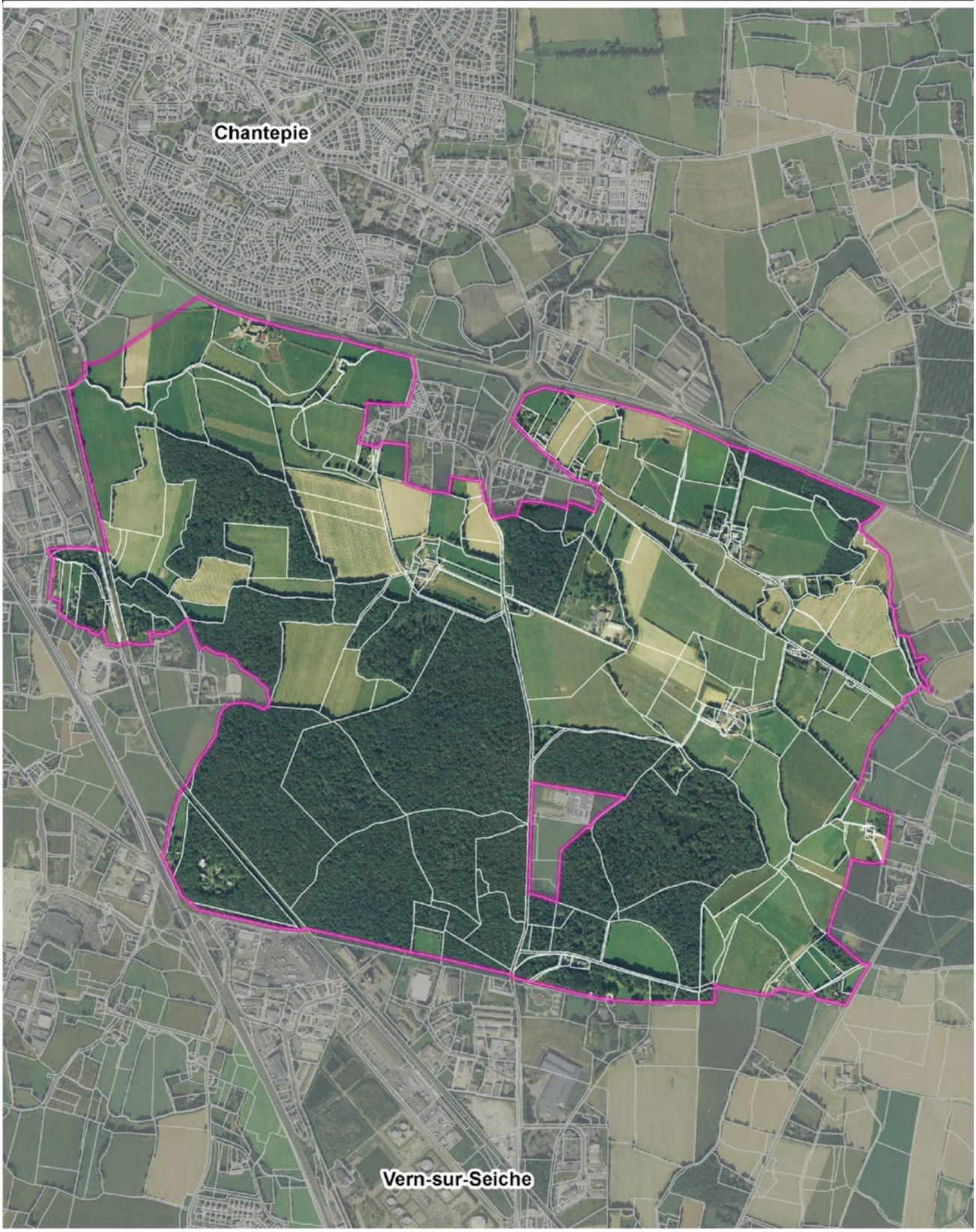
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Bois de Soeuvres



AUDIAR RENNES

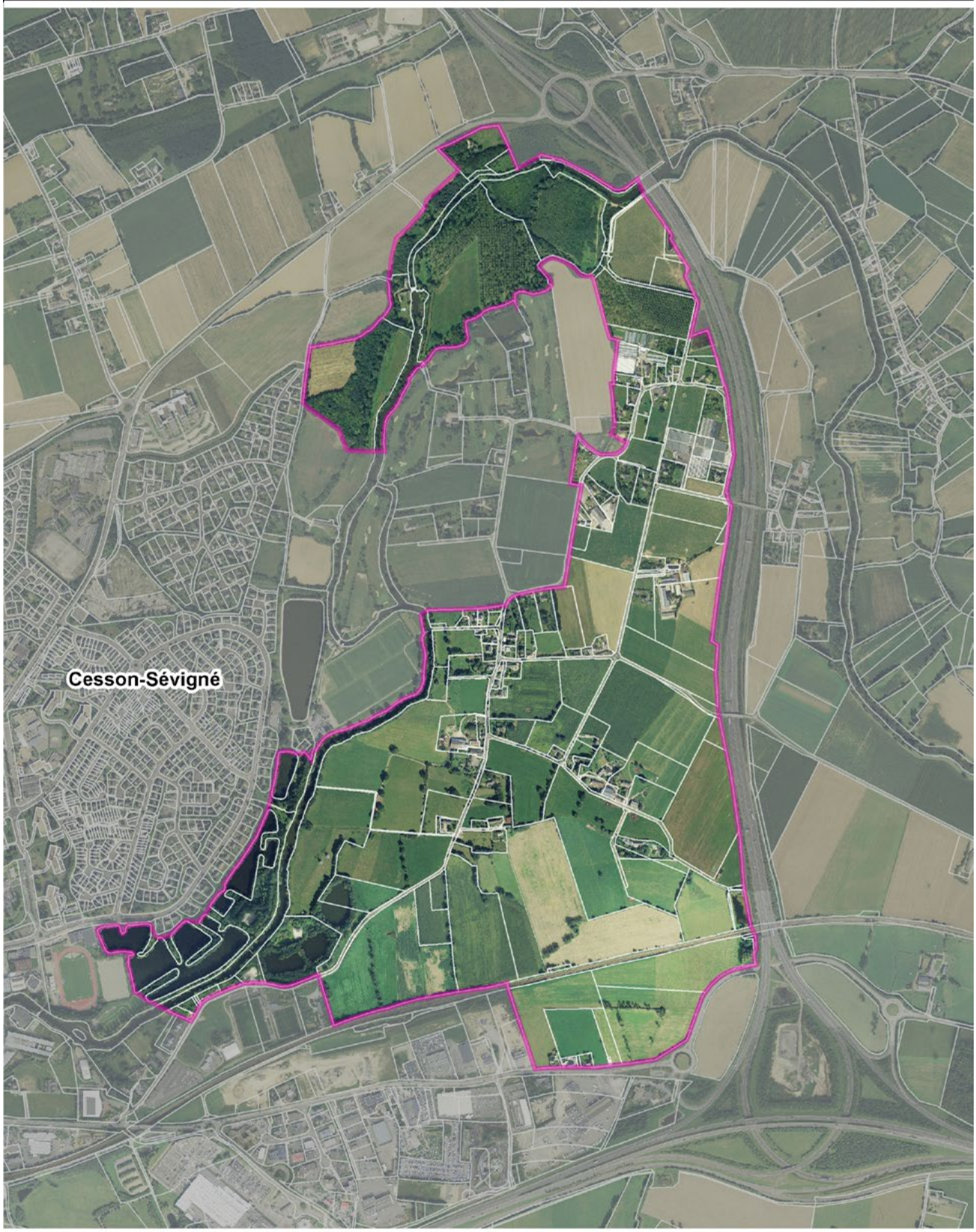
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Bourgchevreuil



AUDIAR RENNES

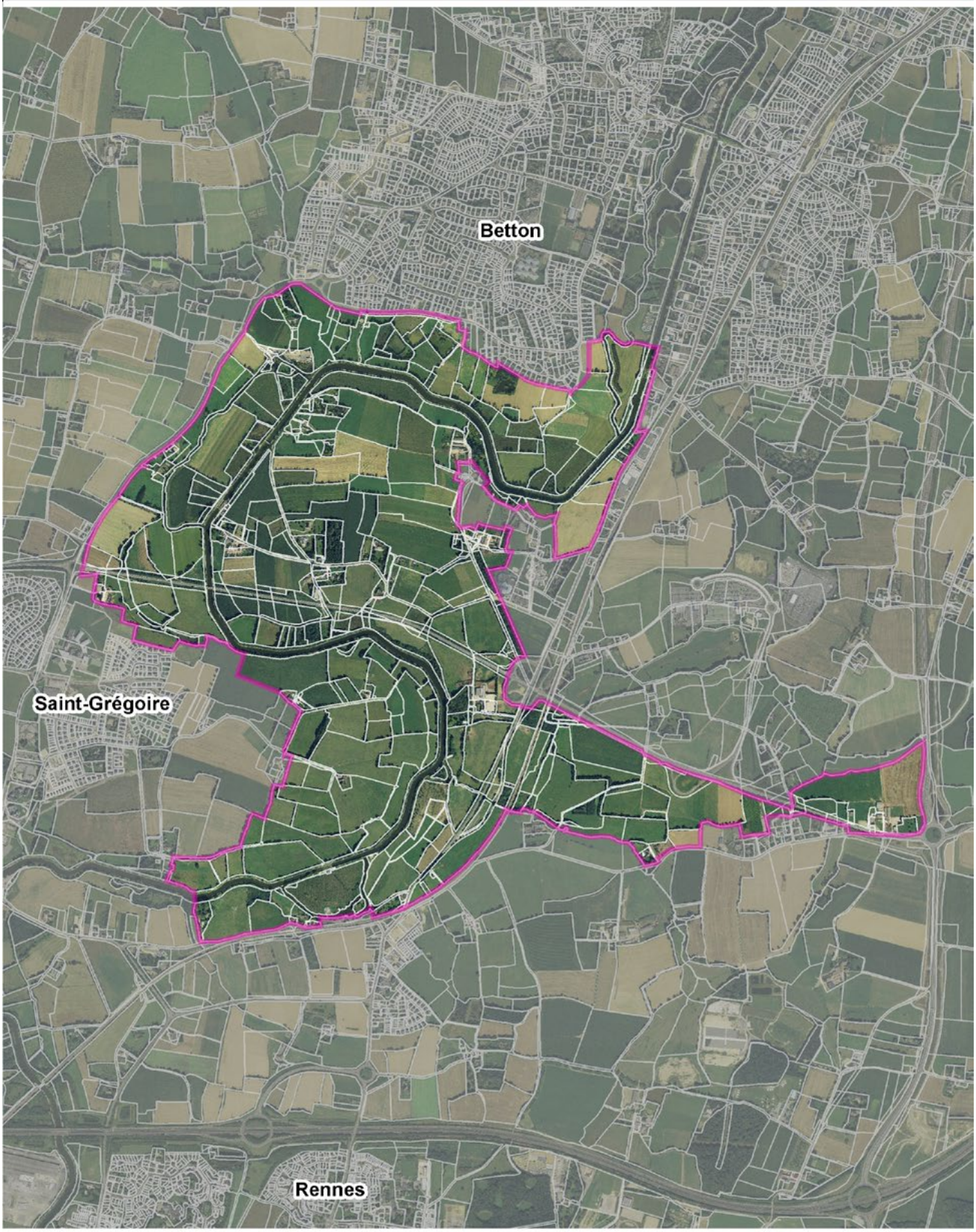
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Canal d'Ille



AUDIAR RENNES

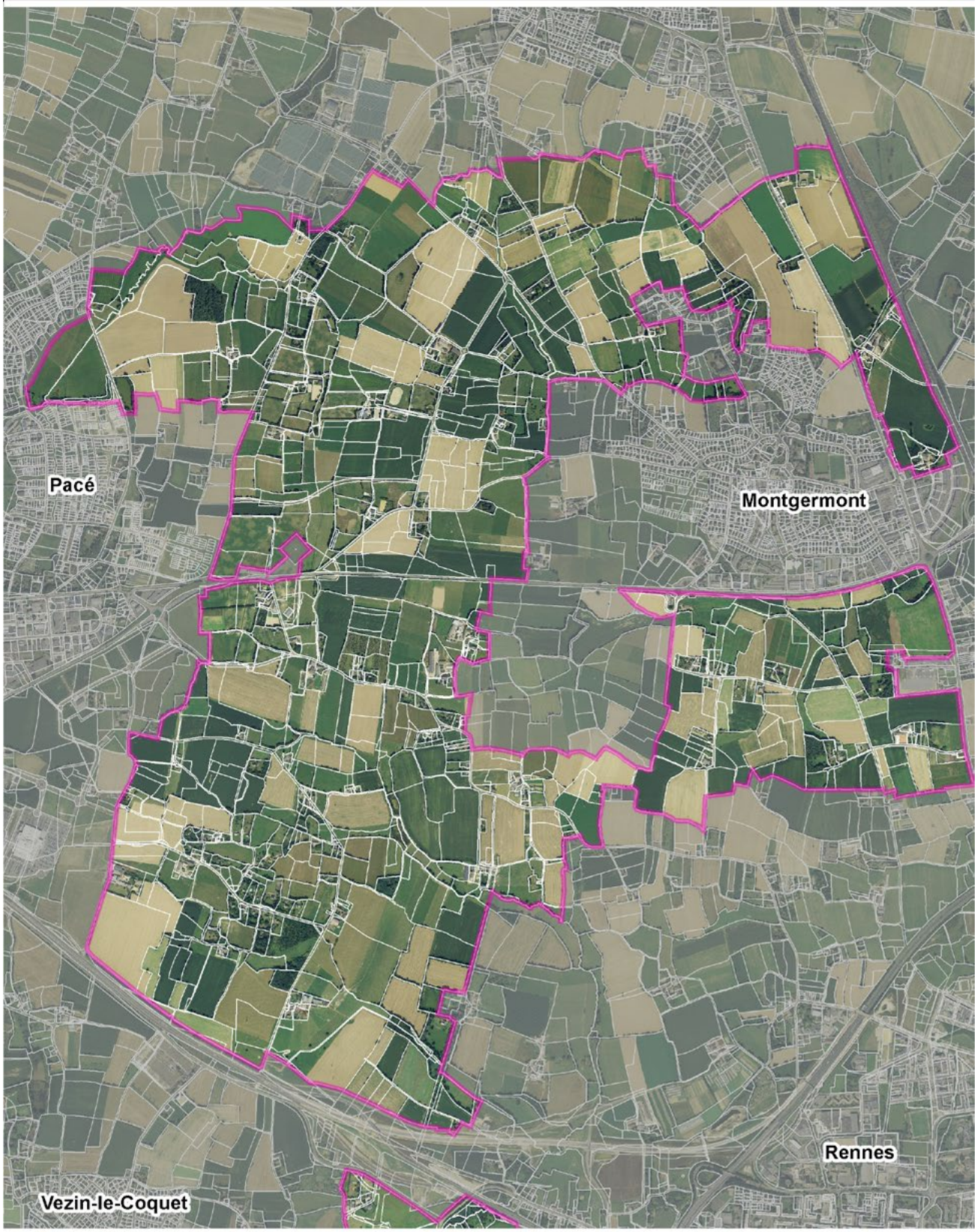
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Champalaune



AUDIAR RENNES

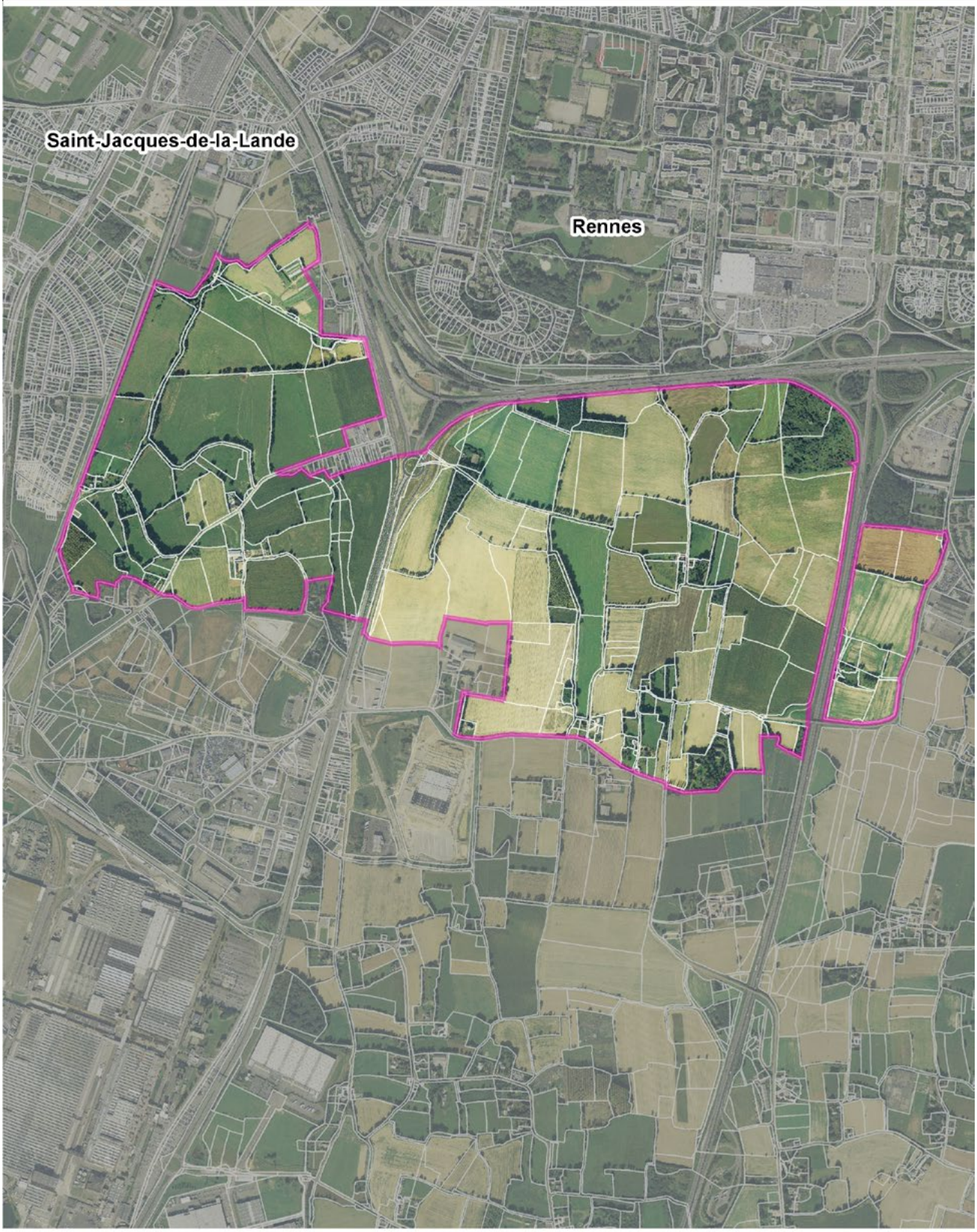
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION MIS À JOUR 2015

N

Champ urbain

Chevrolais



AUDIAR RENNES

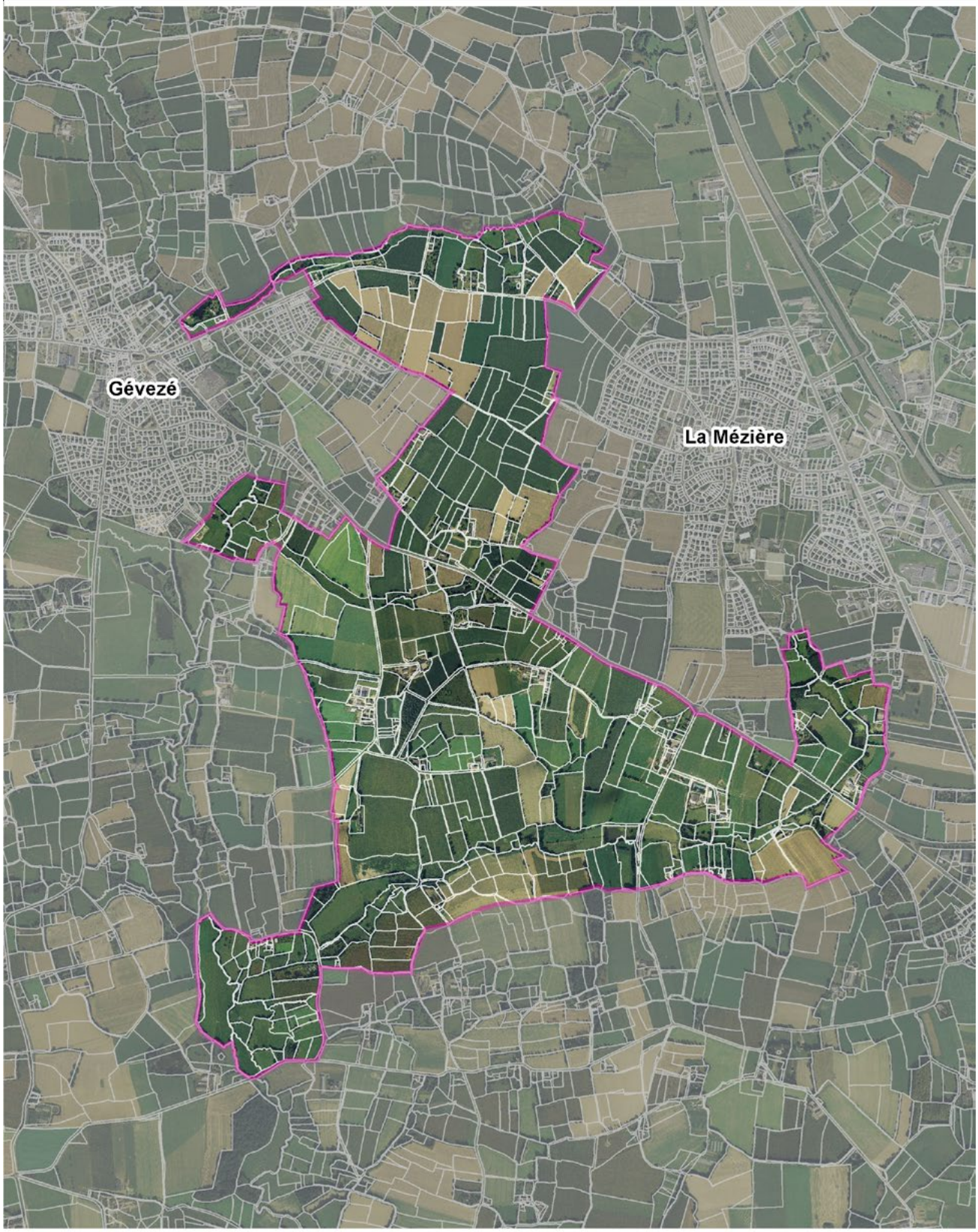
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Cornillère



AUDIAR RENNES

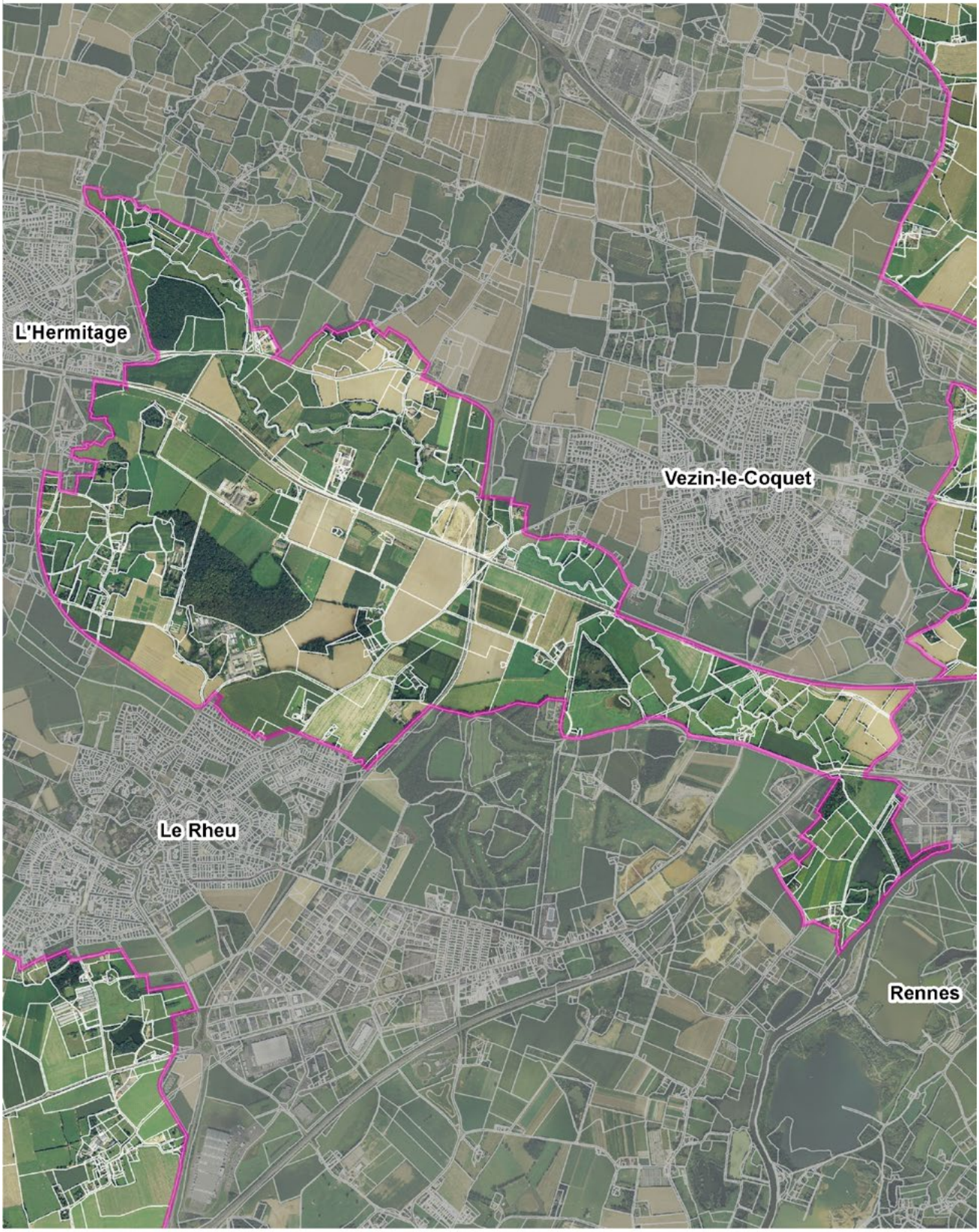
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Flume



AUDIAR RENNES

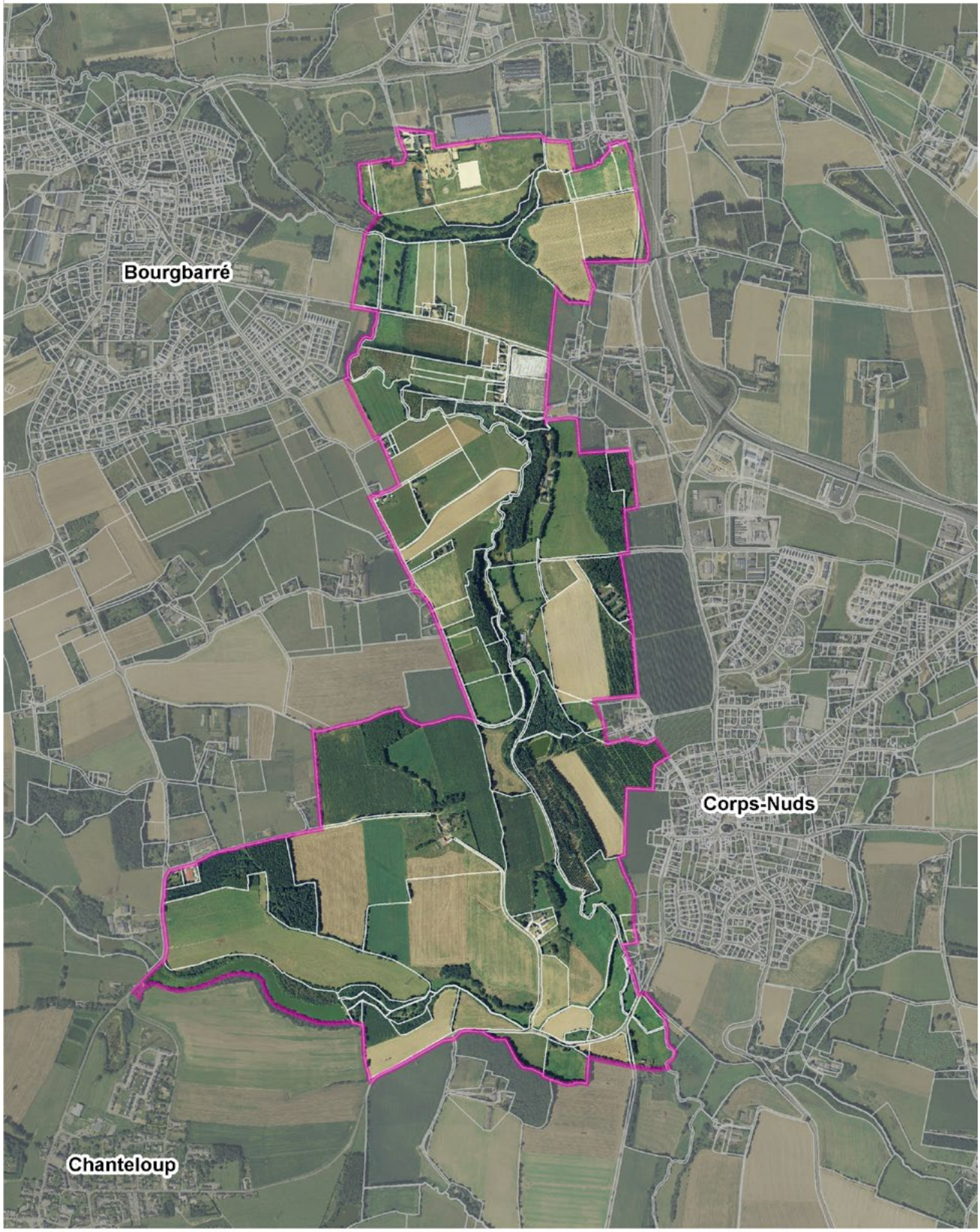
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Ise



AUDIAR RENNES

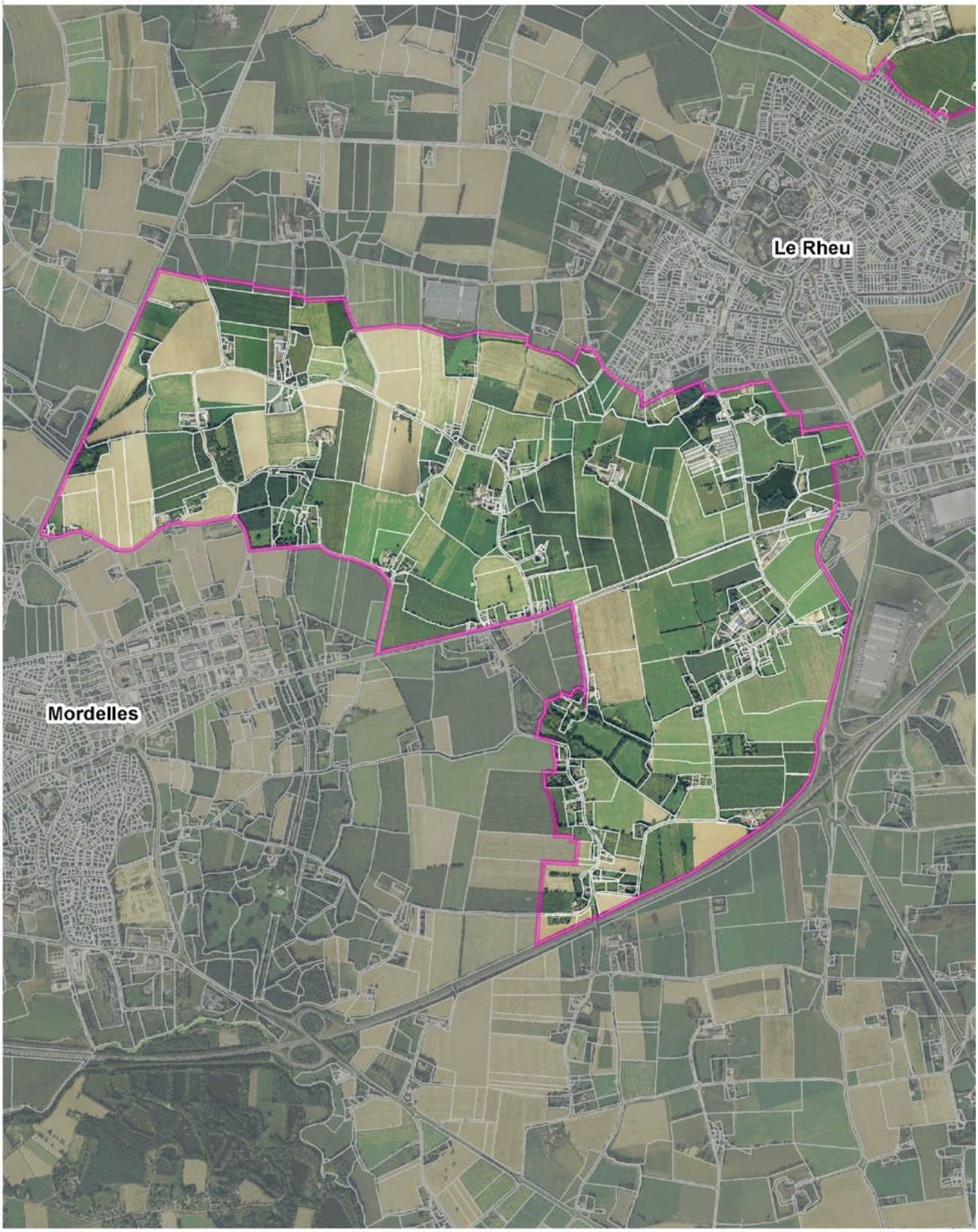
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Noé de Mordelles



AUDIAR RENNES

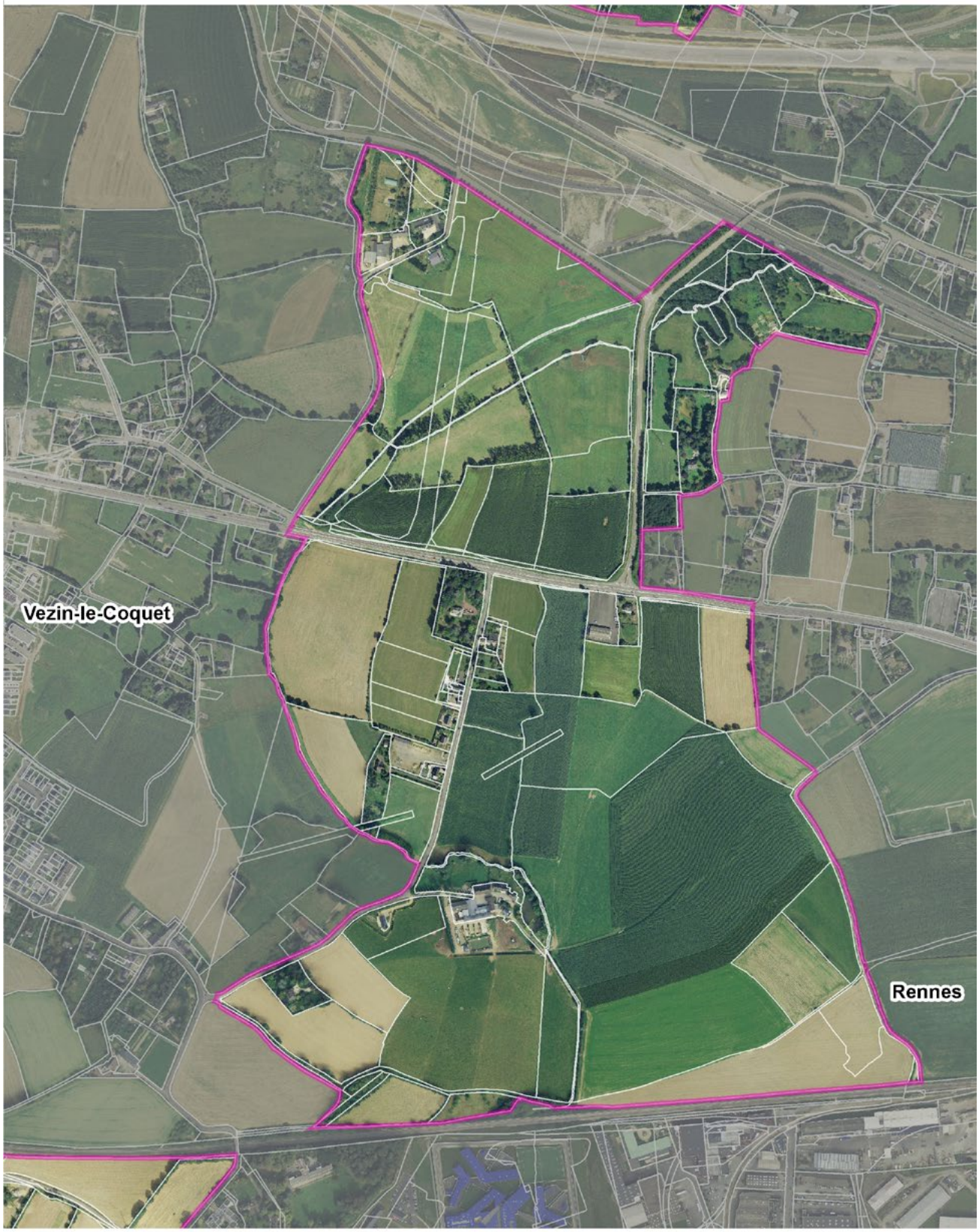
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Pont Lagot



AUDIAR RENNES

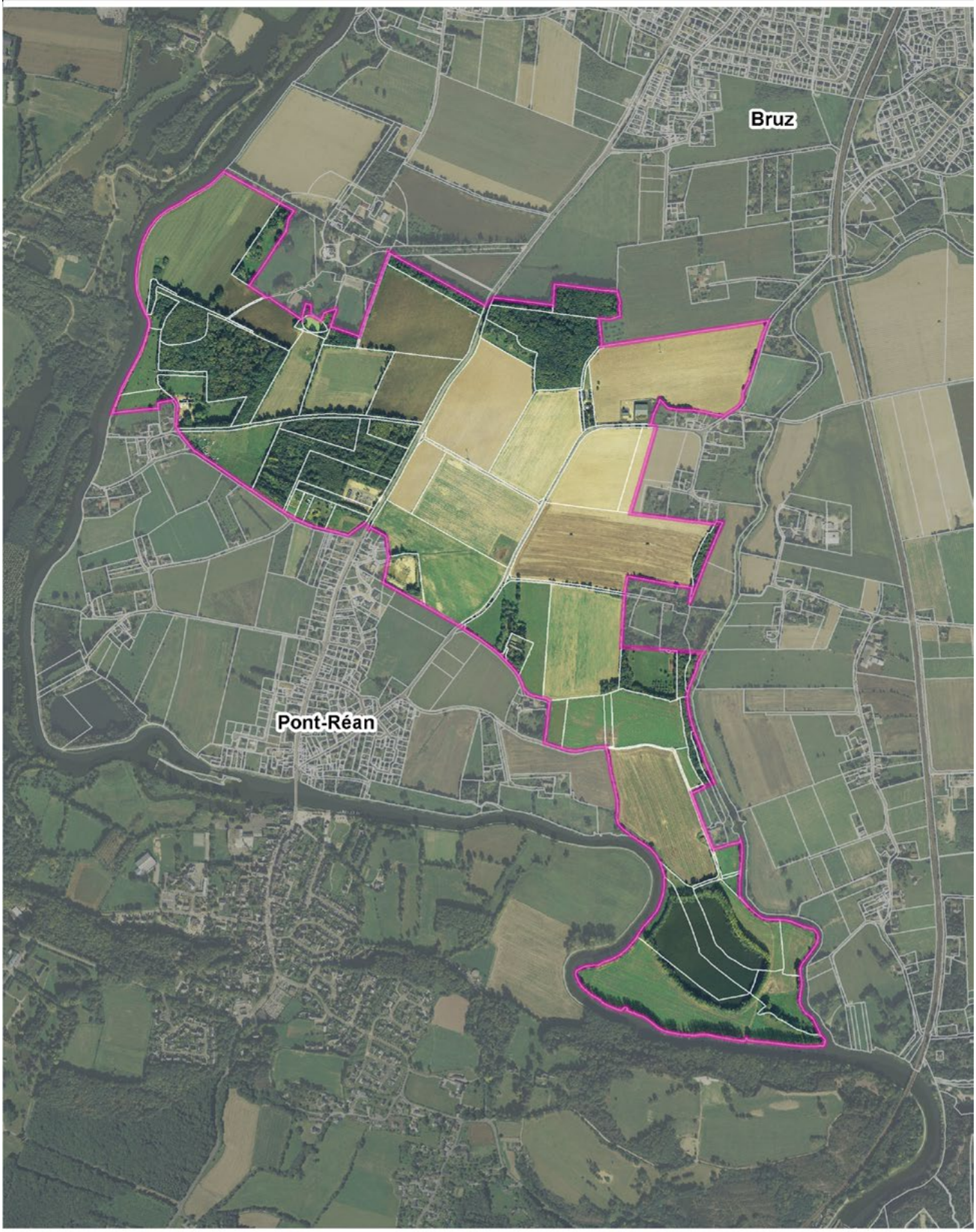
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Pont Réan



AUDIAR RENNES

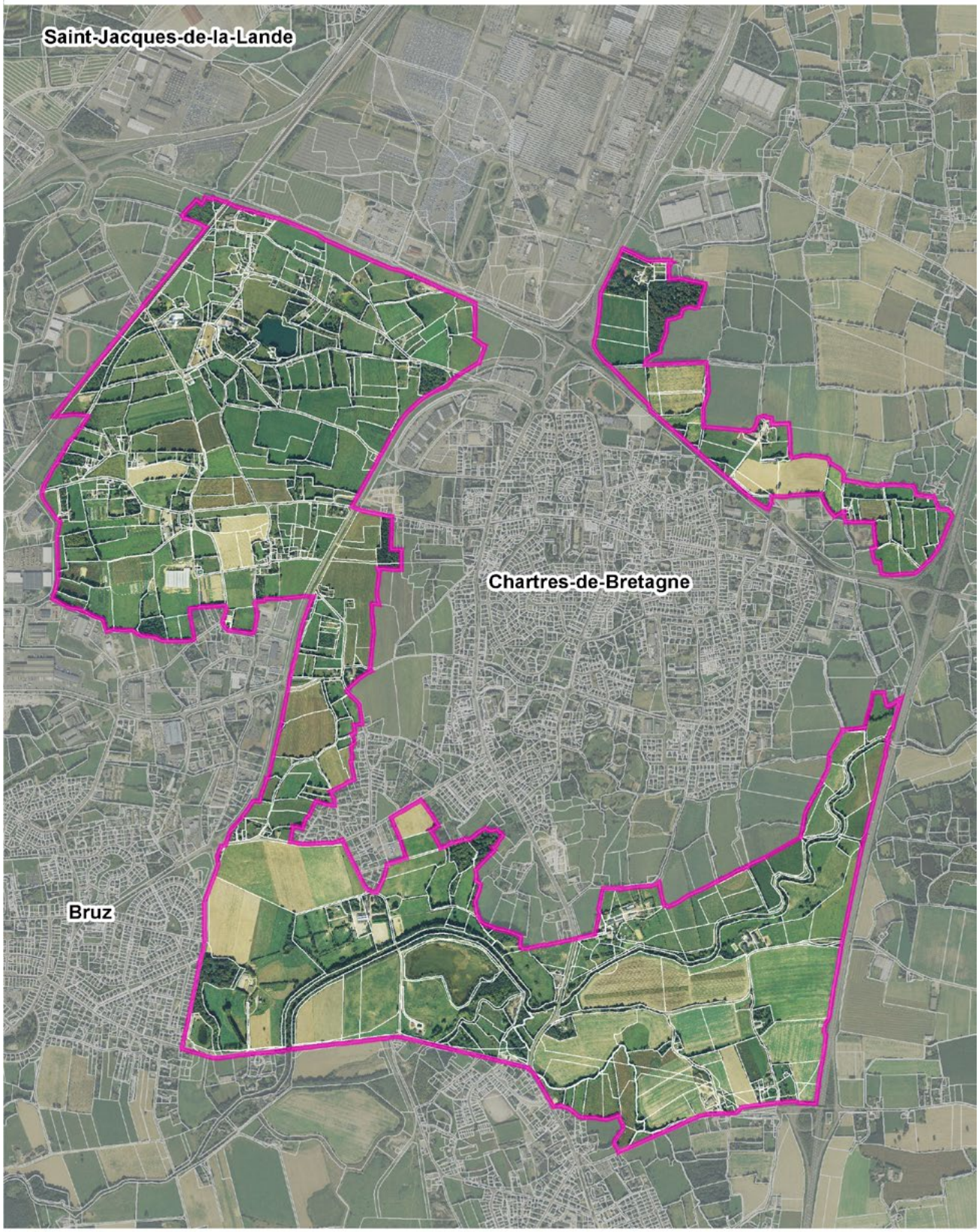
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Seiche Lormandière



AUDIAR RENNES

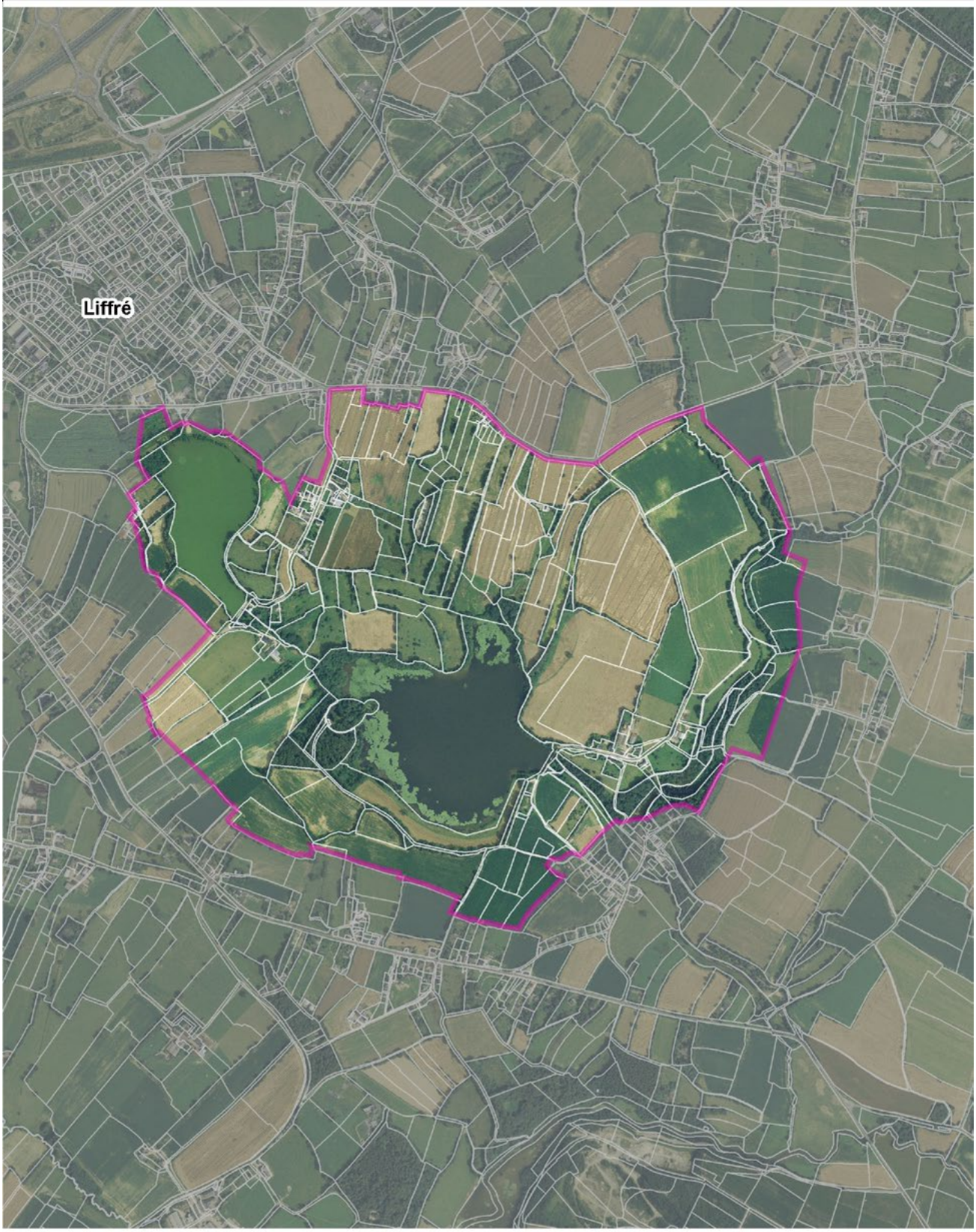
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION MIS À JOUR 2015

N

Champ urbain

Sérigné



AUDIAR RENNES

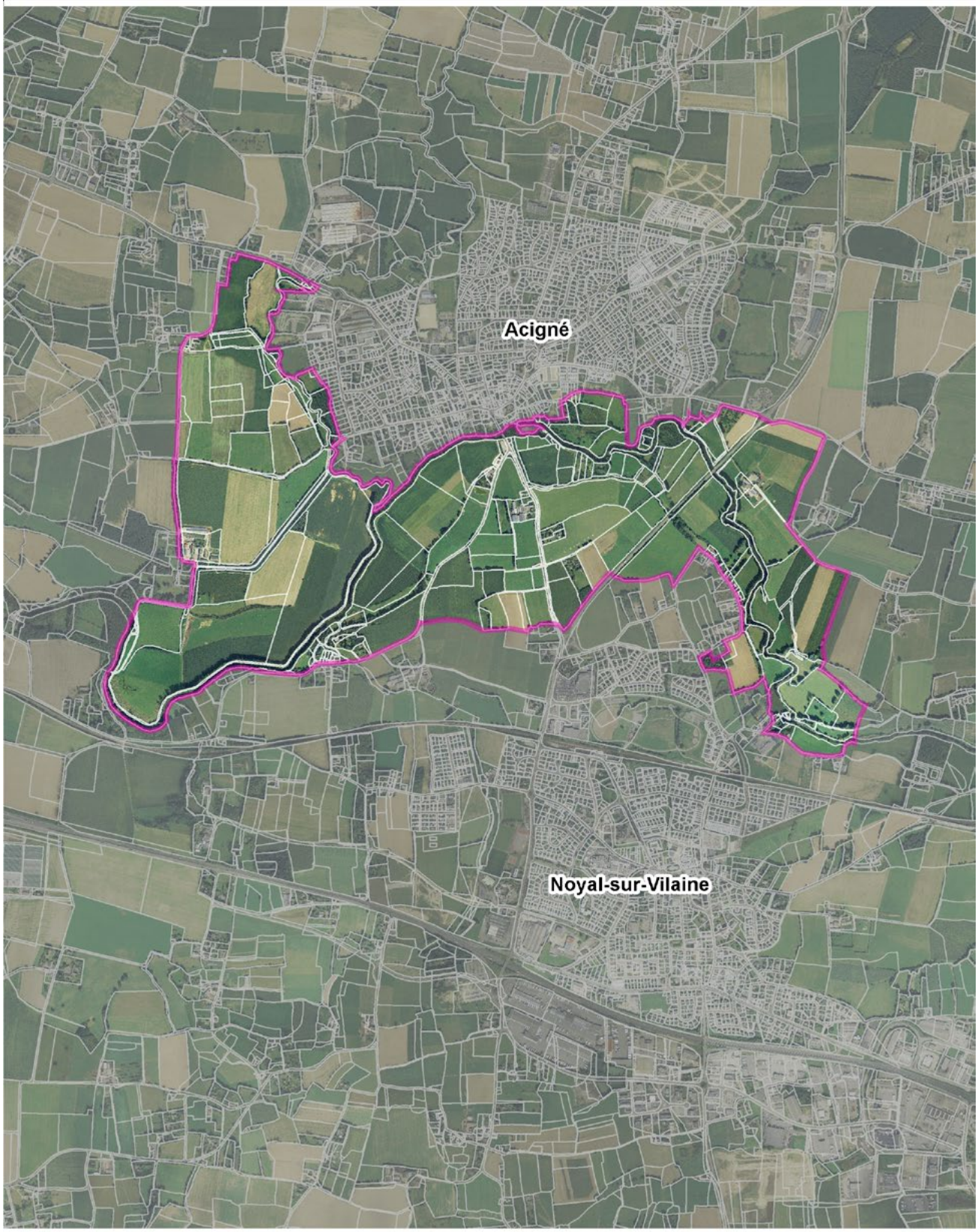
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Vilaine amont



AUDIAR RENNES

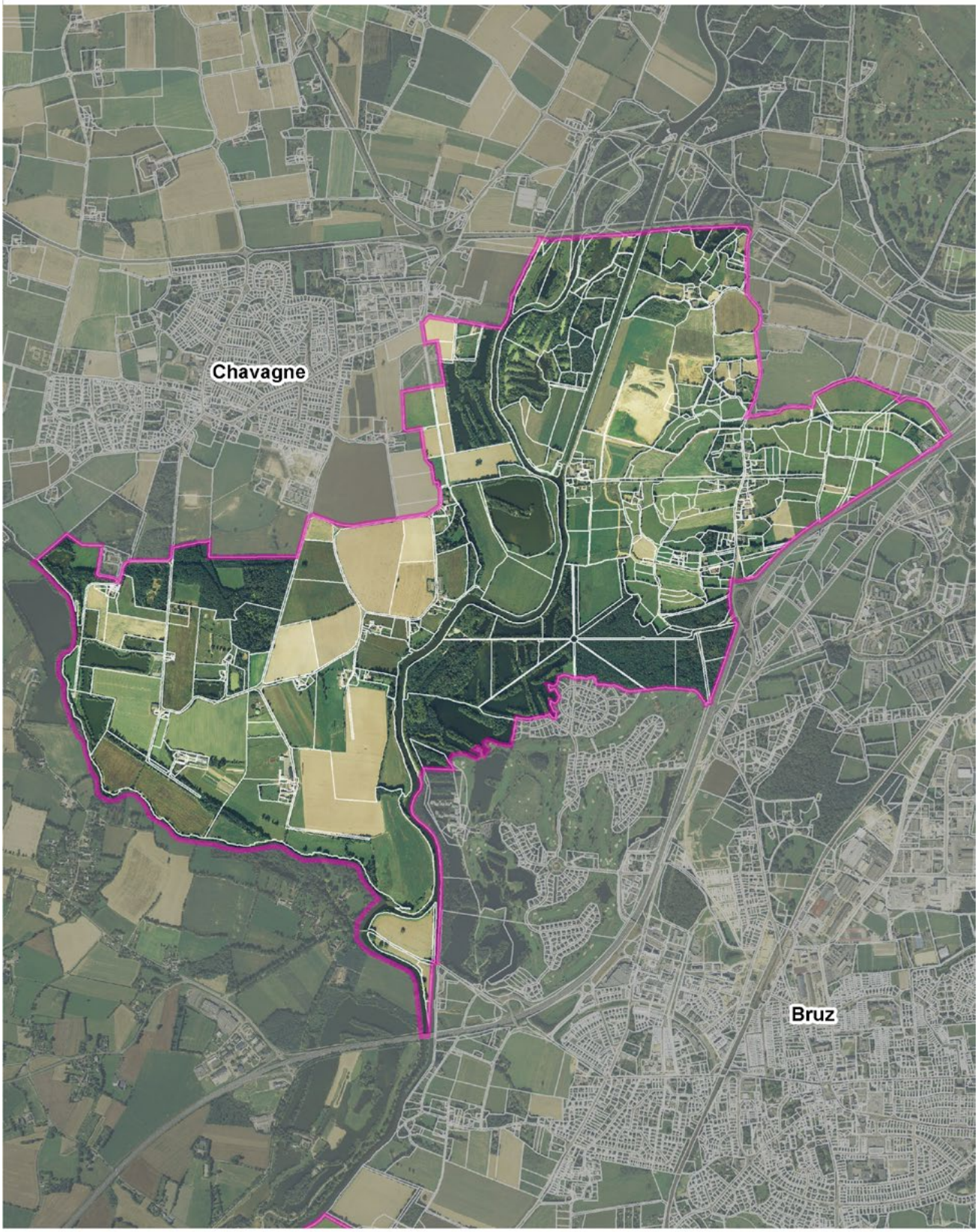
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Vilaine aval



AUDIAR RENNES

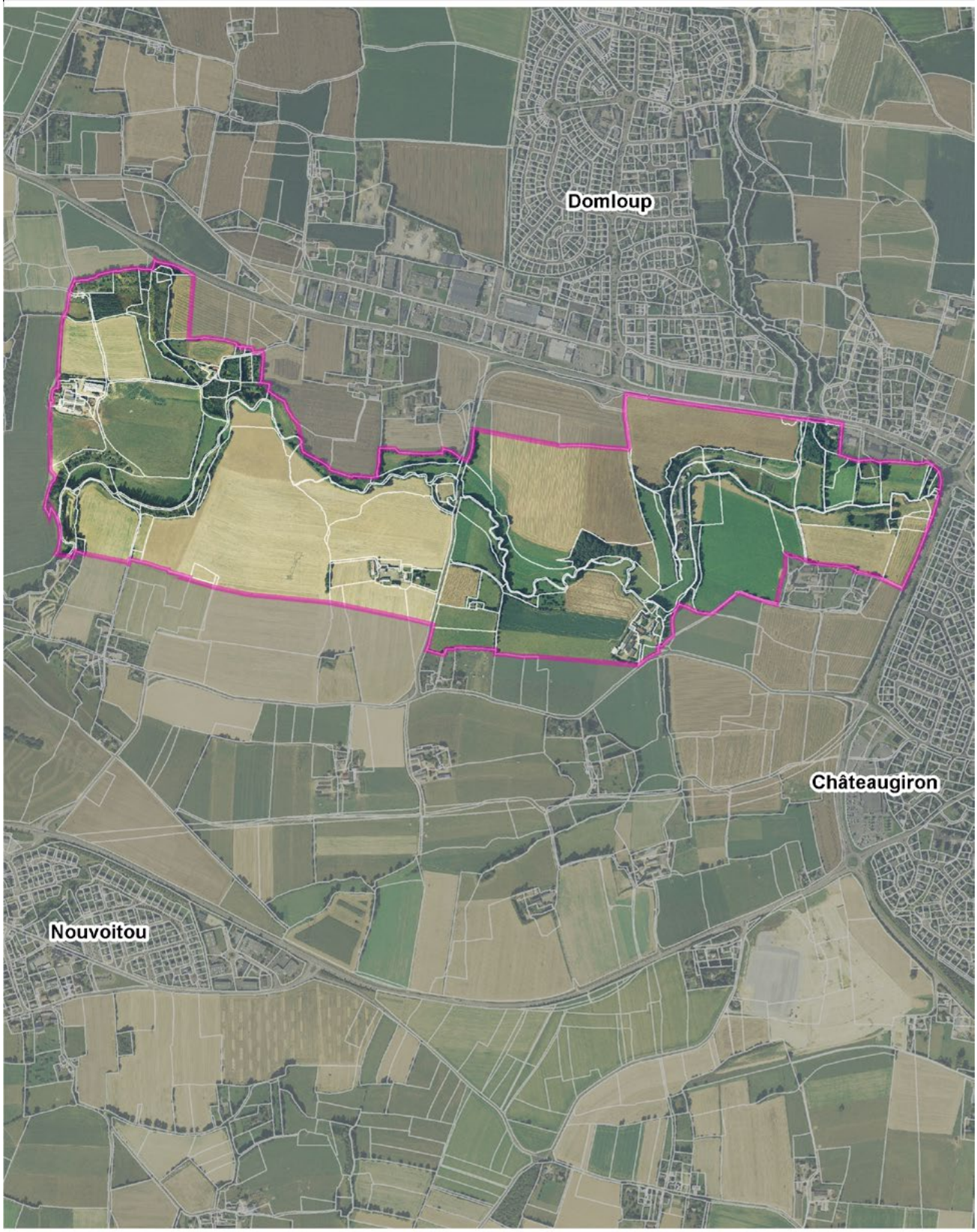
Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N

Champ urbain

Yaigne

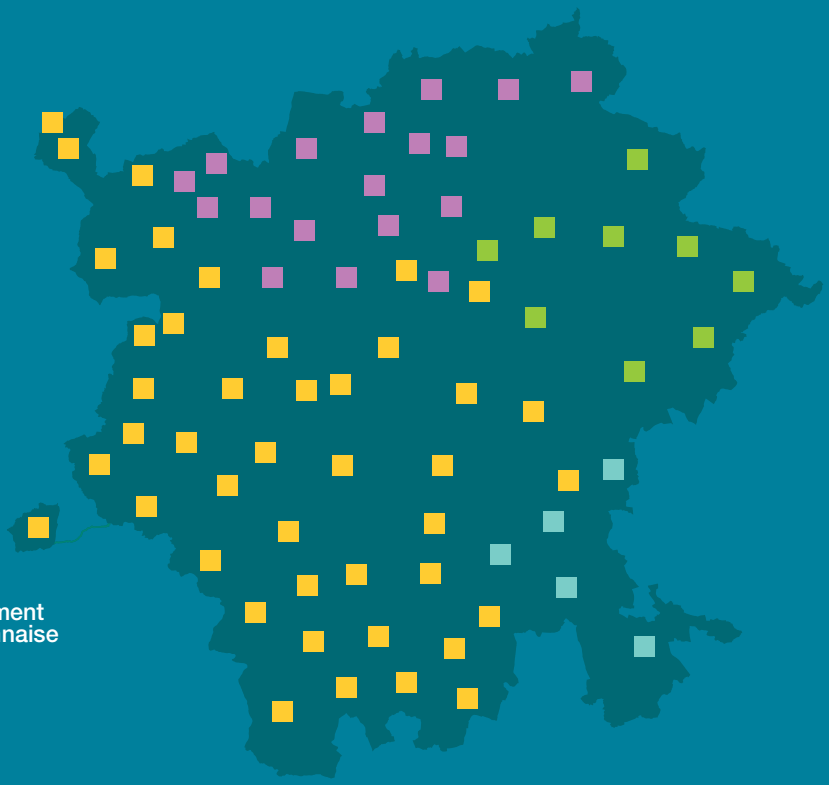


AUDIAR RENNES

Limite de champ urbain
Cadastre

SOURCES : CADASTRE 2012, BD ORTHO 2012
RÉALISATION JANVIER 2014

N



Syndicat mixte du Pays de Rennes
10 rue de la Sauvaie
35000 RENNES
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

Avec la participation de