

Rapport de présentation

2 Résumé non technique

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

SOMMAIRE

1 RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	60
Les principales caractéristiques environnementales du territoire	60
La ville archipel, des liens ville-campagne renouvelés	61
Le paysage, une composante de l'identité du Pays de Rennes, complété par un patrimoine bâti	61
L'agriculture, une composante majeure de la ville archipel	61
La trame verte et bleue : une meilleure connaissance et une reconquête à poursuivre	62
Les projections démographiques	62
Les projections économiques	62
L'évolution de la tache urbaine : une consommation de l'espace plus sobre	63
La mobilité dans le Pays de Rennes	63
L'armature commerciale : vers un nouveau consommateur, une nouvelle consommation et un nouveau commerce ?	63
Une métropole qui consolide son rayonnement national et développe son ouverture à l'international	64
2 RÉSUMÉ DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE A ÉTÉ EFFECTUÉE	65
3 RÉSUMÉ DE L'ANALYSE DES INCIDENCES ET DES MESURES POUR LES ÉVITER, LES RÉDUIRE OU LES COMPENSER	66
4 RÉSUMÉ DE L'ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES	69
5 RÉSUMÉ DE L'EXPLICATION DES CHOIX RETENUS	70
Promouvoir le développement en « ville archipel » pour une organisation efficiente du territoire	70
Favoriser un développement assumé, soutenable et sobre	70
Un Pays attractif et dynamique, avec une capitale régionale, moteurs pour la région Bretagne	71

RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC SOCIO-ÉCONOMIQUE ET DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le résumé non technique du rapport de présentation synthétise les grands enjeux socio-économiques et environnementaux et expose les grandes lignes de l'évaluation environnementale, comprenant l'explication des choix retenus.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE

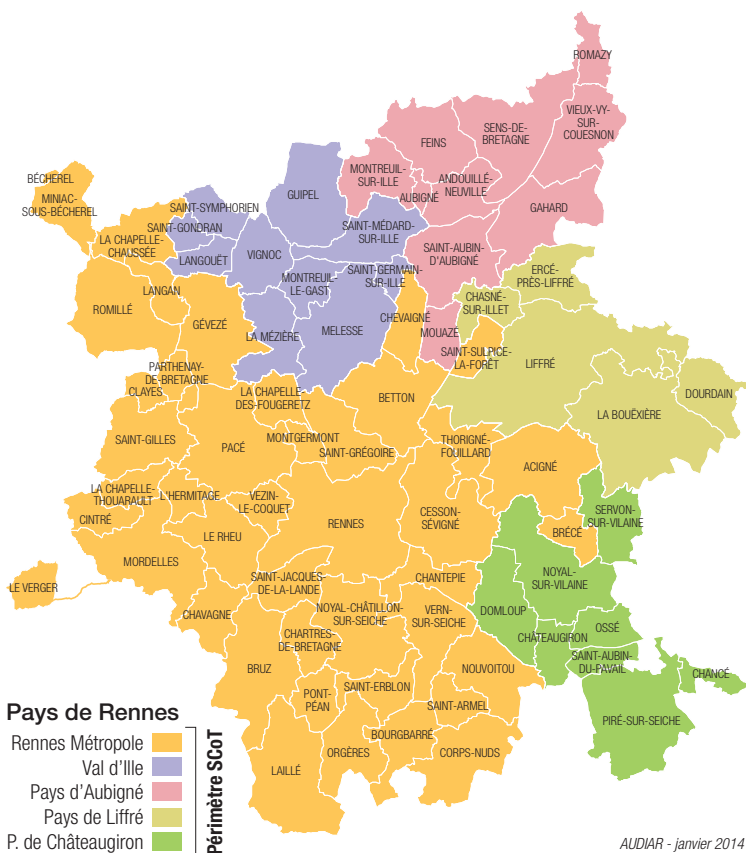
La **trame naturelle** du Pays de Rennes est caractérisée par des espaces forestiers et des milieux humides inféodés à un dense réseau de vallées. La trame bocagère marque l'identité paysagère de l'espace rural du Pays et joue un rôle essentiel de connexion biologique entre les milieux de biodiversité remarquable. 540 Milieux Naturels d'Intérêt Ecologique (MNIE), couvrant 10 % du territoire, ont été inventoriés et sont insérés dans une trame de grands ensembles naturels.

L'**activité agricole**, principalement orientée vers l'élevage laitier, occupe 60 % de la surface du Pays de Rennes et joue un rôle économique et social important. Si la surface agricole utile a moins diminué sur la décennie 2000 – 2010 que sur la précédente, ce sont tout de même 250 à 300 hectares de surfaces agricoles qui disparaissent tous les ans sur le Pays de Rennes.

ENJEU : Une trame naturelle et agricole fortement identitaire, structurante pour les paysages, facteur d'attractivité et de qualité du cadre de vie, et essentielle à l'économie et à l'écologie du territoire ; une trame à préserver et valoriser dans le contexte de dynamisme démographique du Pays.

La **qualité des eaux** sur le territoire s'améliore légèrement, mais reste toujours fortement impactée par les pollutions diffuses d'origine agricole et, dans une moindre mesure, les rejets urbains et industriels. Du fait de la nature du sous-sol peu propice au stockage de l'eau et d'une ressource superficielle difficilement mobilisable, l'**alimentation en eau potable** est assurée majoritairement par des ressources qui dépassent le territoire du Pays de Rennes. La sécurisation de l'alimentation en eau potable doit se poursuivre pour garantir la satisfaction des besoins du Pays.

ENJEU : Des ressources en eau à gérer de manière économe et solidaire avec les territoires voisins, et à reconquérir pour garantir la satisfaction des besoins et la fonctionnalité des milieux humides et aquatiques.



Fiche d'identité du Pays de Rennes

- 5 EPCI
- 76 communes
- 129 500 hectares
- 483 694 habitants en 2011

pourraient augmenter le risque de précarité énergétique. La quasi-totalité des besoins en énergie est couverte par une **énergie produite** à l'extérieur du territoire et la part des énergies locales renouvelables est faible, générant une dépendance énergétique forte du territoire.

La **qualité de l'air**, globalement satisfaisante, est impactée par les transports et leur conséquence sur la formation d'ozone, renforcée par le changement climatique et avec des concentrations en dioxyde d'azote à proximité des axes supportant les plus forts trafics et plus particulièrement la rocade.

ENJEU : Une sobriété énergétique du territoire à renforcer pour une réduction de la contribution à l'effet de serre, une meilleure qualité de l'air et une réduction des charges pour les ménages les plus fragiles.

Un Pays en fort développement mobilise des ressources en **matériaux**. Les ressources locales exploitées sont constituées essentiellement de sables et de roches massives et couvrent 80 % des besoins aujourd'hui. Les ressources locales en sable sont limitées et cela nécessite d'identifier les gisements potentiels pour répondre aux besoins futurs du Pays de Rennes.

En ce qui concerne la production de **déchets**, la tendance à la baisse se poursuit (réduction à la source et recyclage en hausse), et les équipements existants répondent aux besoins locaux, avec cependant la nécessité d'assurer un relais pour l'enfouissement des déchets ultimes.

ENJEU : Des matériaux de construction et des déchets à gérer pour économiser les ressources du sous-sol et l'ensemble des matières premières non renouvelables.

En matière de **risques**, le territoire est principalement concerné par le risque inondation par débordement des cours d'eau. Ces risques sont connus et pris en compte dans différents documents. Cependant, les phénomènes d'inondation s'accroissent ces dernières années, ce qui nécessite la diffusion d'une culture du risque pour limiter les conséquences et favoriser la résilience du territoire.

La principale **nuisance** sur le territoire est celle du **bruit**, en lien avec l'étoile routière performante autour de Rennes. Le développement de transports alternatifs à la route ainsi que la connaissance et la prise en compte de l'exposition des populations sont des évolutions favorables.

ENJEU : La sécurité, la santé et le bien-être des habitants à assurer et préserver par la prise en compte dans l'aménagement du territoire des risques majeurs, principalement inondation, et des nuisances, principalement sonores.

LA VILLE ARCHIPEL, DES LIENS VILLE-CAMPAGNE RENOUVELÉS

Un modèle original de développement, ancré dans le territoire depuis 40 ans : la ville archipel, organisée autour d'un Cœur de métropole porteur des fonctions métropolitaines, de plusieurs pôles de centralités au sein de réseaux de communes, articulés avec les espaces agronaturels.

ENJEU : Pour répondre aux défis de demain (limiter la consommation de l'espace, réduire les émissions de gaz à effet de serre, rationaliser les déplacements), il s'agit de conforter et renforcer cette organisation en structurant le développement autour de polarités regroupant davantage les activités, le commerce, les emplois, les logements et les services.

LE PAYSAGE, UNE COMPOSANTE DE L'IDENTITÉ DU PAYS DE RENNES, COMPLÉTÉ PAR UN PATRIMOINE BÂTI

Près de 88 % du territoire du Pays de Rennes est composé d'espaces naturels (bocage, vallées, forêts...) et agricoles, ainsi que d'un patrimoine bâti riche, divers et réparti sur l'ensemble du territoire. Ces éléments constituent l'identité paysagère du Pays.

ENJEU : Dans un territoire en fort développement, il s'agit d'éviter la banalisation des paysages par l'étalement urbain, en prônant des formes urbaines plus diversifiées et plus compactes, d'améliorer les entrées de ville qui constituent la vitrine du territoire, de lutter contre le mitage de l'espace agronaturel

L'AGRICULTURE, UNE COMPOSANTE MAJEURE DE LA VILLE ARCHIPEL

L'agriculture a connu de fortes mutations ces dernières décennies : diminution du nombre de sièges d'exploitation et d'actifs agricoles, regroupement et agrandissement des structures. Dans un Pays dont l'activité agricole reste très majoritairement orientée

vers la filière « bovin-lait », on assiste ces dernières années à une diversification des activités agricoles (transformation, hébergement, restauration, activités de loisirs, production d'énergie renouvelable), à l'émergence de nouveaux marchés (circuits courts) et à une évolution des modes de production (développement de l'agriculture biologique).

ENJEU : Pour limiter la diminution des surfaces agricoles sous la pression urbaine et maintenir la fonctionnalité de l'agriculture périurbaine, il s'agit d'économiser le foncier dans les opérations d'aménagement (en fixant des densités minimums et en favorisant le renouvellement urbain), de donner une lisibilité et une sécurité foncière au monde agricole, de protéger spécifiquement des espaces agricoles périurbains à forts enjeux (Champs urbains).

LA TRAME VERTE ET BLEUE : UNE MEILLEURE CONNAISSANCE ET UNE RECONQUÊTE À POURSUIVRE

De longue date, le territoire s'est fixé pour ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité. À partir d'une connaissance fine du territoire, le Pays de Rennes a mis en place des mesures de protection des milieux sources, réservoirs de biodiversité (en particulier les Milieux naturels d'intérêt écologique), et des mesures favorisant la fonctionnalité écologique du territoire.

ENJEU : Poursuivre et mettre à jour la connaissance, faire en sorte que le développement ne vienne pas dégrader le bon fonctionnement écologique.

LES PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Le Pays de Rennes se situe dans l'une des aires urbaines les plus dynamiques de France (2^e taux de croissance démographique après Toulouse). L'aire urbaine de Rennes est aussi l'une des plus grandes en superficie de France, indiquant ainsi que la périurbanisation lointaine s'est poursuivie, générant des déplacements contraints pour ses habitants. De 1975 à 1999, les gains annuels de population au sein de l'aire urbaine se sont faits majoritairement dans le Pays de Rennes. Sur la période 1999 – 2009, ils se sont partagés entre le Pays de Rennes (+3 989 habitants / an) et le reste de l'aire urbaine (+ 4 595 habitants / an). Cette tendance s'est à nouveau inversée sur la période récente, en lien avec une production de logements plus soutenue dans le Pays de Rennes. Les projections démographiques de l'INSEE

indiquent que le Pays de Rennes et l'aire urbaine vont continuer à croître, avec une inflexion autour de 2023 en lien avec la baisse du solde naturel.

ENJEU : Répondre au devoir d'accueil sur le Pays de Rennes, pour éviter une périurbanisation lointaine non choisie, avec une offre de logements diversifiée pour répondre aux besoins de tous.

Les hypothèses retenues pour construire le projet

- accueillir dans le Pays de Rennes 70 % de la croissance de l'aire urbaine, ce qui correspond au poids du Pays de Rennes dans l'aire urbaine
- 5 600 habitants nouveaux en moyenne par an
- 580 000 habitants à 2030
- compte tenu du desserrement des ménages et de la baisse de la taille des ménages, le territoire doit prévoir la construction d'au moins 5 000 logements par an

LES PROJECTIONS ÉCONOMIQUES

La dynamique économique de l'aire urbaine et du Pays de Rennes reste forte, avec une montée en puissance ces dernières années des services (interim...), des services aux personnes du secteur des technologies de l'information et des télécommunications.

Néanmoins, du fait de la crise de 2008 – 2009, des secteurs d'activités sont très exposés : automobile, construction et emplois interim associé.

Les perspectives économiques et d'emplois sont difficiles à cerner : le secteur public pourrait ne plus jouer son rôle d'amortisseur de crises conjoncturelles, des adaptations structurelles sont nécessaires et la transition énergétique aura des effets sur la création de nouvelles filières économiques et d'emploi pérennes et non délocalisables.

ENJEU : Conforter et favoriser la mutation des filières économiques traditionnelles et conforter les filières d'excellence ; aider à l'émergence de nouveaux secteurs d'activités productifs ; conforter l'économie résidentielle ; mieux répartir l'emploi et accompagner le développement économique par une offre foncière adaptée.

Les gains annuels d'emploi sur le Pays de Rennes

- 1982 – 1990 : 2 800 emplois créés par an sur le Pays de Rennes, à part égale entre le Cœur de métropole et le reste du Pays de Rennes
- 1990 – 1999 : 2 700 emplois créés par an sur le Pays de Rennes, dont près des 3/4 dans le Cœur de métropole
- 1999 – 2009 : 4 900 emplois créés par an sur le Pays de Rennes, dont plus de 60 % dans le Cœur de Métropole

L'ÉVOLUTION DE LA TACHE URBAINE : UNE CONSOMMATION DE L'ESPACE PLUS SOBRE

La population a augmenté de 70 % dans le Pays de Rennes entre 1968 et 2011 et le nombre de résidences principales a augmenté deux fois plus vite que la population accueillie (du fait du desserrement et de la diminution de taille des ménages). Economiser l'espace est donc un véritable enjeu pour préserver la qualité de vie, la fonctionnalité agricole et la biodiversité des espaces naturels. Ces dernières années, la consommation d'espace est devenue plus sobre, mais avec une forte disparité entre les territoires.

ENJEU : Pour répondre aux besoins du territoire tout en économisant l'espace, il s'agit de favoriser des opérations urbaines plus denses et de mobiliser les fonciers en renouvellement urbain.

L'évolution de la consommation de l'espace (extrait de l'état initial de l'environnement)

- 2 020 ha urbanisés sur la période 2001 – 2010, soit 225 ha par an
- 63 % affectés aux espaces résidentiels, 30 % aux activités et 7 % aux infrastructures
- la consommation d'espace par habitant accueilli est de l'ordre de 260 m²
- des disparités entre les territoires

Territoire	TU2001	évol 2001-2010	TU2010	% d'évolut.
CA Rennes Métropole	11 968	1 246	13 214	10,4%
CC du Pays d'Aubigné	448	120	568	26,7%
CC du P. de Châteaugiron	800	176	976	22,0%
CC du P. de Liffré	497	135	633	27,2%
CC du Val d'Ille	680	223	903	32,7%
Total	14 393	1 900	16 293	13,2%

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE RENNES

Les habitants du Pays de Rennes sont très mobiles : 4 déplacements par jour et par habitant pour l'agglomération et 3,3 pour les résidents du Pays de Rennes hors agglomération. Ces déplacements ont les grandes caractéristiques suivantes : 80 à 85 % des kilomètres parcourus le sont en voiture ; le motif domicile-travail ne représente que 26 % des déplacements, mais reste prépondérant en volume de kilomètres parcourus et sont concentrés sur des horaires resserrés notamment le matin ; les modes de déplacements sont différenciés selon les territoires.

ENJEU : Développer des transports sobres et efficaces, adaptés à la ville archipel et son armature urbaine : la poursuite du développement d'axes lourds de transport dans le Cœur de métropole ; des liaisons efficaces de transport public pour les pôles structurants de bassin de vie de l'armature urbaine vers le Cœur de métropole ; le développement d'alternative en matière de mobilité dans le périurbain en diversifiant les offres de mobilité (maintenir et développer les transports en commun dans les communes en bénéficiant, développer des solutions innovantes).

L'ARMATURE COMMERCIALE : VERS UN NOUVEAU CONSOMMATEUR, UNE NOUVELLE CONSOMMATION ET UN NOUVEAU COMMERCE ?

Une armature commerciale atypique dans le Pays de Rennes, avec un nombre plus élevé de sites commerciaux (11) que dans des agglomérations de même taille, le centre-ville de Rennes constituant le premier site commercial du Pays. Cette organisation doit s'adapter aux mutations profondes du commerce : mutation des comportements, montée en puissance du e-commerce, effets de la crise et vieillissement de la population. Elle doit aussi se mettre au service d'un aménagement cohérent du territoire.

ENJEU : Pour s'adapter à ces mutations, garantir l'emploi et conforter l'offre commerciale de rayonnement, il s'agit de favoriser la modernisation des sites commerciaux majeurs. Pour que le développement commercial s'inscrive davantage dans une logique d'aménagement du territoire, il s'agit d'hamorniser l'organisation commerciale avec l'armature urbaine souhaitée par les élus et de favoriser le commerce dans les centralités à proximité immédiate de la population des équipements.

UNE MÉTROPOLE QUI CONSOLIDE SON RAYONNEMENT NATIONAL ET DÉVELOPPE SON OUVERTURE À L'INTERNATIONAL

L'histoire a fait de Rennes une ville d'État puis une capitale régionale. Aujourd'hui, elle doit conforter son rôle à l'échelle nationale, européenne et internationale. Les coopérations développées avec les villes de l'Ouest, complétées par des relations bilatérales fortes avec Saint-Malo, Brest, Nantes contribuent à ce positionnement. Pour être connectée aux flux européens de personnes et de marchandises, la capitale régionale doit renforcer son accessibilité externe. Le rayonnement de la capitale régionale repose également sur la progression des cadres des fonctions métropolitaines, sur la présence et le développement de grands équipements métropolitains et sur le 8^e pôle universitaire de France.

ENJEU : Consolider les fonctions métropolitaines stratégiques du Pays de Rennes au service du Grand Ouest, jouer « gagnant-gagnant » avec la Région, favoriser les coopérations, développer le potentiel touristique et conforter la cohésion sociale et la qualité de vie sur le territoire.

RÉSUMÉ DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE A ÉTÉ EFFECTUÉE



L'évaluation environnementale a été conduite conformément à la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes, qui a été depuis précisée par le décret du 23 août 2012. Elle a pour objectif d'apprécier la cohérence entre les objectifs et les orientations du SCoT et les enjeux environnementaux du territoire, et d'identifier les incidences prévisibles de la mise en œuvre du SCoT. Elle comprend aussi une partie spécifique sur l'évaluation des incidences Natura 2000 du SCoT. Cette dernière rappelle les enjeux des sites en termes d'espèces et d'habitat d'intérêt communautaire, identifie les incidences potentielles et conclut sur la probabilité ou non d'atteintes au regard des objectifs de conservation des sites.

La révision du SCoT et la démarche d'évaluation environnementale dans son ensemble ont permis de partager, étoffer, voire orienter les projets sur de nombreux points, par exemple en matière de connaissance et préservation des milieux naturels, de gestion des eaux pluviales, d'orientations plus affirmées en matière d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre...

L'évaluation environnementale a été réalisée en respectant les grands principes méthodologiques suivants :

- une démarche d'aide à la décision « ex-ante » c'est-à-dire accompagnant l'élaboration du SCoT,
- une démarche itérative et transversale, pour adapter et ajuster progressivement les orientations et dispositions du SCoT au fur et à mesure de leur avancement,
- une évaluation confrontée au scénario tendanciel, afin d'apprécier les incidences du mode de développement proposé par le SCoT révisé et les infléchissements qu'il donne aux tendances actuelles,
- une précision calée sur celles des orientations du SCoT et les sensibilités environnementales du territoire,
- la préparation du suivi de la mise en œuvre du SCoT et des évaluations ultérieures, en identifiant les indicateurs permettant de suivre les effets du SCoT sur les enjeux environnementaux.

L'évaluation environnementale a été conduite au cours de l'année 2013. L'état initial de l'environnement a été actualisée et certaines thématiques développées (énergie et gaz à effet de serre en particulier), les enjeux environnementaux formulés ainsi que les moyens de les prendre en complément de 2007. Des notes d'analyse affinées au fur et à mesure de l'avancement du projet ont permis de faire évoluer le contenu du PADD et du DOO. Au-delà du cercle technique, ces travaux ont été partagés et débattus suivant les cas en Bureau du syndicat mixte, en réunion des personnes publiques associées, avec le Président du syndicat.



RÉSUMÉ DE L'ANALYSE DES INCIDENCES ET DES MESURES POUR LES ÉVITER, LES RÉDUIRE OU LES COMPENSER

Sont résumées ci-après la manière dont le SCoT prend en compte chacun des enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement, les incidences potentielles de la mise en œuvre du SCoT, positives comme négatives, et les mesures d'accompagnement prévues.

Enjeu 1. Une trame naturelle et agricole fortement identitaire, structurante pour les paysages, facteur d'attractivité et de qualité de vie, et essentielle à l'économie et l'écologie du territoire ; une trame à préserver et valoriser dans le contexte de dynamisme démographique du Pays

1.1 Les espaces naturels terrestres les plus riches bien préservés et un potentiel de biodiversité remarquable des milieux aquatiques

Le SCoT réaffirme la politique du Pays menée depuis plusieurs années et déjà traduite dans le SCoT 2007, visant à freiner l'érosion de la biodiversité par la mise en réseau des éléments de nature remarquable (appelés milieux naturels d'intérêt écologique – MNIE) à travers la préservation d'une trame verte et bleue. C'est un élément central de l'organisation territoriale proposée par le SCoT au même titre que l'armature urbaine. Elle définit une hiérarchie entre ses différentes composantes en fonction de leurs richesses, fonctions et potentialités.

Malgré la forte dynamique démographique attendue sur le territoire, le projet ne devrait pas avoir d'incidences significatives sur cette trame en raison des mesures édictées dans le DOO. Ainsi, ce dernier définit des prescriptions visant à interdire ou fortement limiter les possibilités d'artificialisation des différentes composantes de la trame verte et bleue, MNIE en particulier, pour la gestion des zones de « frottements » entre espaces naturels et zones urbanisées.

1.2 La mise en réseau des espaces naturels et la trame bocagère, des paysages emblématiques à préserver et valoriser

Le SCoT reconnaît le rôle majeur et la place des espaces agronaturels bocagers, dans la trame verte et bleue du Pays pour assurer la continuité entre les espaces naturels, et dans l'identité paysagère du territoire. Bien qu'une partie de ces espaces soient inévitablement consommés pour permettre le développement du Pays, les principes de développement

inscrits dans le SCoT, suivant l'armature urbaine et en continuité de la tâche urbaine pour l'essentiel (sur 5 000 ha d'enveloppe potentielle de développement, un peu moins de 10 % concerne des surfaces pour des activités économiques ex nihilo) et respectant des grandes connexions écologiques identifiées, préserveront ce maillage d'un fractionnement trop important pouvant altérer significativement sa fonctionnalité écologique. Le SCoT vise aussi à la mise en place d'une trame verte et bleue urbaine contribuant à la fonctionnalité écologique du territoire (plus particulièrement dans le Cœur de métropole), et à la restauration des continuités écologiques des cours d'eau.

Le concept de ville archipel, au cœur du projet de territoire, est profondément rattaché aux paysages, et notamment aux principes d'une alternance ville-campagne que le SCoT préserve par des dispositions visant à éviter les conurbations et l'éparpillement de l'urbanisation, et valorise par le maintien des vues sur les grands paysages. Il s'attache aussi à la préservation et la requalification des paysages urbains identitaires.

1.3 Une agriculture périurbaine aux rôles économique et social importants et relativement préservée d'une forte pression foncière

Le SCoT consolide la place de l'agriculture périurbaine, en tant qu'acteur économique, fournisseur de biens alimentaires, premier aménageur de l'espace et composante majeure du cadre de vie. Toutefois, la croissance démographique (qui se traduira par un rythme de construction plus soutenu) et économique prévue par le SCoT conduira obligatoirement à une consommation d'espaces agricoles, plus particulièrement au niveau des polarités destinées à accueillir une part importante de la population. Le SCoT définit des potentiels d'urbanisation par commune, pour le développement résidentiel et économique (respectivement 4 000 hectares et 1 029 hectares), et correspondant aux potentiels de 2007 diminués des surfaces déjà consommées, et prolongées de 10 ans. Ce potentiel apparaît assez large, plus particulièrement pour certains pôles de proximité, mais il s'agit d'un plafond qui n'est pas nécessairement destiné à être totalement urbanisé. Le SCoT cherche à réduire les effets de ce développement d'une part en préservant strictement de larges espaces particulièrement

à enjeux (dispositif innovant des champs urbains hérité du SCoT 2007), et d'autre part en s'appuyant sur des orientations sur la prise en compte des enjeux de l'activité dans les choix de développement, la densité, l'optimisation du tissu existant. Il fixe aussi un principe de développement en continu de la tache urbaine pour le résidentiel. Pour les activités, si le SCoT ne donne pas d'objectifs quantifiés en matière de densité et ne les inclut pas dans le principe d'un développement en continu de la tache urbaine, il fixe néanmoins des objectifs qualitatifs pour une gestion économe de l'espace.

Enjeu 2. Des ressources en eau à gérer de manière économe et solidaire avec les territoires voisins, et à reconquérir, pour garantir la satisfaction des besoins et la fonctionnalité des milieux humides et aquatiques

2.1 Une qualité des eaux sur le territoire qui s'améliore légèrement mais toujours très impactée par les pollutions diffuses d'origine agricole, et dans une moindre mesure les rejets urbains et industriels

Le SCoT intègre dans son projet la sensibilité particulièrement forte des milieux aquatiques de son territoire. Ainsi, en complémentarité des dispositions en faveur d'une trame verte et bleue fonctionnelle contribuant à l'amélioration de la qualité des cours d'eau (protection des milieux aquatiques à forts enjeux écologiques et limitation des transferts de polluants par la préservation du bocage), le SCoT hausse son niveau d'exigence par rapport à 2007, et s'inscrit en relais des SAGE, en intégrant des dispositions pour une amélioration de la gestion des eaux pluviales et des eaux usées. Pour la gestion de ces dernières, les capacités des stations d'épuration actuelles sont suffisantes pour absorber les nouveaux flux, et leur efficacité, aujourd'hui relativement satisfaisante, devrait encore s'améliorer à court-moyen terme.

2.2 Une sécurisation de l'alimentation en eau potable à poursuivre pour garantir la satisfaction des besoins du Pays

Afin de préserver la qualité de l'eau potable, le SCoT fixe des dispositions (spécifiques ou dans le cadre des mesures pour la trame verte et bleue, les paysages...) pour protéger les périmètres de captage de l'urbanisation, à l'exception des captages de deux sites déjà fortement urbanisés. Il intègre aussi l'enjeu d'une satisfaction des besoins en eau potable sur le long terme, en inscrivant un objectif général de sécurité de l'alimentation en eau potable dans le respect des objectifs d'équilibre entre la ressource et les besoins.

Enjeu 3. Une sobriété énergétique du territoire à renforcer pour une réduction de la contribution à l'effet de serre, une meilleure qualité de l'air et une réduction des charges pour les ménages les plus fragiles

3.1 Des consommations en hausse, dominées par les bâtiments et les transports, et fortement liées à l'organisation urbaine du territoire

L'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités peut générer une croissance des besoins de déplacements de personnes et de marchandises. Afin de limiter cette croissance, le SCoT développe deux grandes familles de dispositions, et qui constituent des évolutions particulièrement importantes au regard du SCoT 2007.

La première porte sur la structuration de l'armature urbaine. Elle doit d'une part limiter les besoins de déplacements par une mixité fonctionnelle adaptée à chaque niveau de polarité, et d'autre part faciliter l'usage des transports collectifs par une localisation préférentielle du développement résidentiel et commercial. Ce levier ne s'applique en revanche qu'en partie aux zones d'activités économiques, dont le développement s'opère pour une part significative en dehors des polarités structurantes ou ex nihilo pour certaines. La desserte en voitures individuelles y restera donc très probablement majoritaire.

La seconde porte sur l'amélioration et/ou le développement d'une offre de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, cohérent avec l'armature urbaine, adapté selon ses différents niveaux : transports collectifs, itinéraires de déplacements doux articulés aux transports collectifs, pôles d'échanges multimodaux, politique de stationnement contribuant à limiter l'usage de la voiture. Le DOO en fait aussi un objectif spécifique pour les zones d'aménagements commerciales ainsi que pour certains des sites stratégiques d'aménagement identifiés par le SCoT.

Concernant les bâtiments (résidentiel et zones d'activités commerciales), le SCoT accompagne l'ambition de développement du territoire de dispositions visant à des formes urbaines et des bâtiments moins énergivores, sur ce dernier point tant pour les nouveaux aménagements que pour l'existant. Il invite l'ensemble des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et les communes à se doter de démarches ambitieuses en la matière (plan climat énergie, planification locale).

3.2 Une forte dépendance énergétique, accentuée par une faible mobilisation des énergies renouvelables locales

Par ses mesures visant à la maîtrise de ses besoins énergétiques (voir ci-dessus) et en faveur des énergies renouvelables, le SCoT cherche à maîtriser

l'accroissement probable de sa dépendance énergétique dû à l'accroissement de la demande. Ainsi, il préconise la réalisation d'un schéma de valorisation des énergies renouvelables à réaliser à l'échelle des EPCI et encourage les collectivités au développement de l'utilisation des énergies renouvelables.

3.3 Globalement une qualité de l'air satisfaisante, mais encore des seuils réglementaires dépassés pour l'ozone et localement le dioxyde d'azote

Les enjeux de qualité de l'air étant liés principalement pour le Pays de Rennes au transport, les orientations du SCoT pour une structuration de l'armature urbaine et le développement des transports alternatifs à la voiture contribueront à la maîtrise des émissions polluantes. Les mesures pour des bâtiments moins énergivores et le développement des énergies renouvelables y contribueront également.

Enjeu 4. Des matériaux de construction et des déchets à gérer pour économiser les ressources du sous-sol et l'ensemble des matières premières non renouvelables

4.1 Une ressource en matériaux couvrant aujourd'hui une grande part des besoins du Pays, mais à moyen terme, un approvisionnement par des ressources locales en question. Des enjeux environnementaux à prendre en compte dans les potentialités d'exploitation des ressources locales et la réhabilitation des sites

Le SCoT reconnaît les besoins en matériaux pour le développement du territoire, l'accès de plus en plus difficile aux ressources et la mauvaise connaissance des gisements économiquement exploitables. Par ses mesures, il cherche d'une part à préserver les conditions d'un approvisionnement de proximité (amélioration de la connaissance sur les gisements, préservation de l'urbanisation des abords des carrières existantes) et d'autre part à promouvoir le recyclage des matériaux et l'utilisation de matériaux renouvelables pour une gestion économe de la ressource locale.

4.2 Une tendance à la baisse de la production des déchets à renforcer, et une valorisation des déchets à poursuivre ; des équipements répondant aux besoins locaux mais en voie de saturation

Le SCoT anticipe l'augmentation des besoins en équipements du territoire pour le traitement (réservation de sites pour des équipements de traitement) et cherche à favoriser le recyclage (renforcement du réseau des déchèteries, promotion du recyclage des déchets de la construction), y compris pour les zones d'activités commerciales.

Enjeu 5. La sécurité, la santé et le bien-être des habitants à assurer et préserver par la prise en compte dans l'aménagement du territoire des risques majeurs, principalement inondation, et des nuisances, principalement sonores

5.1 Un territoire où le risque inondation est important, identifié et pris en compte par des politiques de prévention et de gestion en cours de renforcement

En complément ou relais des plans de prévention du risque inondation s'imposant sur le territoire, le SCoT fixe des dispositions visant à ne pas intensifier les aléas (notamment en lien avec la trame verte et bleue, une artificialisation des sols limitée, la gestion des eaux pluviales, la préservation des zones d'expansion de crue), et à ne pas augmenter le risque voire le diminuer (développement urbain interdit dans les zones inondables hors zone urbaine, réduction de la vulnérabilité en zone inondable). Les autres risques naturels sont aussi pris en compte par le SCoT, même si les enjeux sont moindres localement (prise en compte de la connaissance dans les documents d'urbanisme).

Concernant les risques technologiques, et au-delà des obligations réglementaires, le SCoT impose une localisation des nouvelles entreprises à risques à l'écart des zones urbanisées actuelles ou futures (prescription rendue possible par la situation de certaines zones d'activités économiques ex nihilo), avec des mesures de limitation du risque à la source.

5.2 Des nuisances sonores générées principalement par les infrastructures de transport terrestres, et pouvant impacter la santé des habitants

Les grandes orientations du SCoT relatives d'une part à la promotion des modes de transport alternatifs à la voiture solo et d'autre part à l'organisation du territoire contribuent à maîtriser à la source les nuisances sonores dues au trafic routier (principale source de ces nuisances). Toutefois, l'extension des zones résidentielles, même si elle est encadrée par la réglementation du bruit (classement des voies sonores, plan d'exposition au bruit de l'aéroport), pourrait théoriquement se faire à proximité d'infrastructures de transport générant du bruit, créant ou renforçant ainsi des situations de nuisances ou de gênes. Celles-ci pourront être en partie réduites pour les infrastructures routières par les prescriptions du SCoT sur la réduction de la vitesse de circulation, et la mise en place d'aménagements lors de la requalification de certaines voiries.

RÉSUMÉ DE L'ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES



Le SCoT doit être compatible ou prendre en compte les orientations et objectifs inscrits dans certains documents, schémas, plans et programmes, dont la liste est définie réglementairement. Cette analyse a été réalisée finement orientation par orientation pour les documents avec obligation de compatibilité, et

plus globalement pour les documents avec obligation de prise en compte. Il a aussi été fait le choix d'élargir cette analyse à d'autres documents non soumis à cette obligation, mais qui peuvent néanmoins comporter des orientations intéressant le SCoT et qu'il est utile de prendre en compte.

Niveau articulation	Plans et programmes analysés	Commentaires
COMPATIBILITÉ	SDAGE Loire-Bretagne (2009) SAGE Vilaine (en phase d'approbation), Couesnon (approuvé en 2013) et Rance-Frémur-Baie de Beaussais (approuvé en 2013)	Le SCoT est compatible avec les orientations fondamentales du SDAGE, elles-mêmes déclinées dans les SAGE, pour celles ayant un lien plus ou moins direct avec l'aménagement du territoire (aménagement des cours d'eau, réduction des pollutions, maîtrise et gestion des prélèvements, préservation des zones humides et de la biodiversité y compris poissons migrateurs, préservation des têtes de bassin versant). Il reprend un certain nombre de dispositions des SAGE, notamment sur la préservation des zones humides, la prévention du risque inondation, ou s'inscrit de manière plus générale dans leurs objectifs. Il précise aussi certaines dispositions en les cartographiant (préservation de tous les fonds de vallées, restauration de franchissement écologique en particulier sur l'Ille et la Vilaine).
	PGRI (plan de gestion du risque inondation)	En cours d'élaboration. Par ses orientations pour la prévention du risque inondation, il anticipe pour partie sur la prise en compte des enjeux portés par le PGRI. Le SCoT devra être rendu compatible au besoin avec ses orientations et objectifs.
	PEB (plan d'exposition au bruit)	Le SCoT prend en compte le PEB en respectant les différents niveaux de constructibilité des zones concernées et en rappelant l'imposition du PEB aux documents d'urbanisme locaux qui vaut servitude d'utilité publique.
PRISE EN COMPTE	SRCE (schéma régional de cohérence écologique)	Le SRCE de Bretagne est en cours d'élaboration en parallèle à la révision du SCoT. Les grands réservoirs de biodiversité ainsi que les corridors écologiques qu'il identifie sont déjà connus sur le territoire et intégrés au SCoT. Ces réservoirs et corridors sont affinés localement.
	PCET (plan climat énergie territorial)	Le territoire du Pays de Rennes est concerné par 3 PCET : Rennes Métropole, ville de Rennes et Communauté de communes du Val d'Ille (à titre volontaire). Le SCoT est cohérent avec les objectifs affichés dans les différents PCET, dans leurs mesures pour diminuer les gaz à effet de serre, réduire les consommations d'énergie, favoriser l'adaptation au changement climatique.
	Charte de Pays	Le SCoT approuvé en 2007 se situait dans la droite ligne des orientations de la Charte du Pays de Rennes adoptée en décembre 2001. Les nouvelles orientations du projet politique porté par le SCoT révisé, confortent les principes de la Charte du Pays de Rennes.
AUTRES	Plan départemental de l'habitat d'Ille-et-Vilaine Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées Schéma régional Climat – Air - Energie Plan de prévention du bruit dans l'environnement Schéma régional des carrières Plan départemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux Plan départemental de prévention et de gestion des déchets du BTP Plan de modernisation des itinéraires routiers Schéma de cohérence régionale de l'aménagement numérique Schéma directeur territorial d'aménagement numérique d'Ille-et-Vilaine Plan de protection de l'atmosphère (PPA)	Cohérence entre les orientations de ces plans et programmes et celles du SCoT.



RÉSUMÉ DE L'EXPLICATION DES CHOIX RETENUS

Prévue aux articles L.122-1-2 et R.122-2 du code de l'urbanisme, l'explication des choix se veut un document didactique, qui met en exergue les objectifs du PADD et les prescriptions qui en découlent dans le DOO. Il explique « les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, des transports, d'équipements et de services ».

Afin de faciliter la compréhension du dossier de SCoT et son utilisation, il a été construit en mettant en parallèle les thèmes abordés, dans les différentes pièces constitutives du dossier. Cela vaut pour l'explication des choix retenus. Ainsi, reprenant la structure du PADD et document d'orientation et d'objectifs, il reprend les trois chapitres principaux et au sein de ces chapitres les thèmes secondaires. Pour chaque thème, ce chapitre explique les orientations prises par le PADD et la traduction du projet en recommandations et prescriptions dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO).

La stratégie déclinée dans le PADD exprime la vision partagée des acteurs du territoire pour les 15 ans à venir. Elle est issue des réflexions et débats menés dans les séminaires des élus et au sein du bureau syndical du Pays.

Le PADD se décline autour de trois ambitions pour le Pays de Rennes :

- promouvoir le développement en « ville archipel » pour une organisation efficiente du territoire,
- favoriser un développement assumé, soutenable et sobre,
- faire du Pays, une capitale régionale, une métropole, en osmose avec la Région.

PROMOUVOIR LE DÉVELOPPEMENT EN « VILLE ARCHIPEL » POUR UNE ORGANISATION EFFICIENTE DU TERRITOIRE

De par son histoire, le Pays de Rennes a connu un développement urbain particulier en « ville archipel ». Il a fait de cette spécificité un atout et a imaginé, dès 1983, son développement autour de ce concept. Pour le faire évoluer et le rendre plus efficient, notam-

ment au regard des enjeux de développement durable, le SCoT préconise de construire une armature urbaine avec des rôles et devoirs différents selon les niveaux et fonction(s) des communes.

À partir de cette armature, il envisage un développement différencié en matière d'accueil de population, de développement économique, d'offre de transport, d'équipement commercial.

L'offre commerciale est un enjeu important du SCoT car elle est un levier du développement et de la qualité de vie des communes. Le SCoT définit des fonctions commerciales selon les différents niveaux de l'armature urbaine. Dans un contexte juridique incertain en raison de l'évolution du droit commercial, le SCoT affiche des principes forts qui doivent encadrer durablement l'évolution du commerce et sa planification.

La ville archipel repose sur deux piliers : les espaces construits et leur organisation et les espaces naturels et agro-naturels qui jouent un rôle économique et un rôle récréatif (loisirs, cadre de vie). Pour les entretenir et faire vivre la ville archipel, il faut que les espaces agro-naturels trouvent pleinement leur place dans les dispositifs mis en place par le SCoT. Les orientations du PADD et les prescriptions du DOO ont permis de traiter précisément la question du paysage et favoriser le maintien de l'activité agricole et sylvicole qui entretient ce paysage et lui donne une fonction économique.

Dernier volet de ce thème, la ville archipel doit garantir la fonctionnalité écologique du territoire en accord avec les déclinaisons nationales de la trame verte et bleue (SRCE). Il le décline de manière plus fine, à l'échelle de son territoire, en proposant une trame verte et bleue qui trouve une traduction dans les différentes orientations reportées au document graphique accompagnant le DOO.

FAVORISER UN DÉVELOPPEMENT ASSUMÉ, SOUTENABLE ET SOBRE

Le Pays de Rennes connaît un dynamisme démographique continu depuis plusieurs décennies. Ce dynamisme est assumé mais il doit rester sobre en espace et soutenable. Pour réaliser cela, les orientations du SCoT déclinent quatre grands objectifs.

Pour assurer un développement urbain économe en foncier, le SCoT poursuit les objectifs du SCoT de

2007 en maintenant l'enveloppe constructible prévue à l'horizon 2020 et en la prolongeant à l'horizon 2030. Il accentue les objectifs de densité minimales en les étendant à tout le territoire, suivant les niveaux de l'armature urbaine. Il poursuit la maîtrise du développement de l'habitat dispersé.

Pour réduire les émissions de CO₂, le SCoT accorde une place importante à la mobilité et favorise, par l'armature urbaine et la densité, une organisation efficiente des transports en commun. Le SCoT prône des solutions de mobilités alternatives ainsi qu'une concertation des autorités organisatrices des transports pour une desserte cohérente en transports en commun.

Il construit un projet, à l'horizon 2030, s'appuyant sur l'armature urbaine, sur des axes lourds de transports en commun et sur le réseau ferré et il l'organise autour de pôles d'échanges qui constitueront les portes d'entrées vers ce réseau.

Pour ce qui concerne l'énergie, le SCoT s'inscrit dans les logiques des démarches nationales et régionales et mobilise les leviers dont il dispose, à savoir l'organisation urbaine qui favorise l'efficacité énergétique et une mobilité moins polluante.

La préservation des ressources et la prévention des risques est le dernier volet de ce chapitre avec notamment des orientations préconisées par les SAGE et reprises dans le DOO pour ce qui concerne la ressource en eau.

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

Le Pays de Rennes a un rôle de capitale régionale et doit assurer les fonctions métropolitaines qui lui sont dévolues. Ainsi, le SCoT assure les conditions du développement démographique du Pays, son rôle de moteur pour le dynamisme économique de la région Bretagne et sa position stratégique du point de vue des transports notamment logistique.

Les choix retenus par le SCoT sont de permettre le développement et l'accueil d'habitants prévus par un scénario prospectif de l'INSEE et des agences d'urbanisme bretonnes. Le SCoT propose des dispositions qui permettront l'accueil de cette population.

D'autre part, le SCoT préconise l'aménagement de sites d'activités et la rénovation des sites d'activités existants afin d'accueillir de nouveaux emplois. Cela concerne tous les volets de l'économie productive

avec les zones d'activités, les filières d'excellence avec notamment les sites technopolitains ; l'économie résidentielle avec les zones commerciales et l'offre commerciale de rayonnement.

Le SCoT prend acte des besoins nécessaires au déploiement des activités économiques notamment le foncier nécessaire à l'aménagement des zones d'activités, l'accessibilité, la logistique... Certains sites stratégiques ont un rôle privilégié pour l'accueil de ces activités économiques.



Le Pays de Rennes
10 rue de la Sauvaie
35000 RENNES
www.paysderennes.fr

SYNDICAT MIXTE
DU SCOT



**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

