

Rapport de présentation

3 Diagnostic socio-économique



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

PREAMBULE	76
1 LA VILLE ARCHIPEL, DES LIENS VILLE CAMPAGNE RENOUVELÉS	79
1. Un modèle urbain multipolaire et singulier	79
2. Le paysage, une composante de l'identité du Pays de Rennes complété par un patrimoine bâti	82
3. L'agriculture, une composante majeure de la ville archipel	84
4. L'évolution de la tache urbaine : une consommation de l'espace plus sobre	85
5. La trame verte et bleue : une meilleure connaissance et une reconquête à poursuivre	86
2 RENNES, UNE AIRE URBAINE PARMIS LES PLUS DYNAMIQUES DE FRANCE	87
1. Une très forte évolution du peuplement	87
2. La mobilité dans le pays de Rennes	96
3. Une économie locale confrontée à l'enjeu du renouvellement industriel	103
4. Nouveaux consommateurs, nouveaux commerces : l'organisation et la nature du développement commercial du Pays de Rennes impactées	107
5. Une métropole régionale qui consolide son rayonnement national et développe son ouverture à l'international	117

PREAMBULE

Depuis 40 ans, l'aire urbaine rennaise a connu une trajectoire de développement remarquable dans le sillage de la Bretagne et de l'Ouest. Cette singularité s'illustre par l'intensité de sa croissance démographique et économique, consolidant ainsi un statut de capitale et de métropole régionales, mais également par un développement urbain original, assumé comme multipolaire, où l'équilibre entre la ville et la nature participe à la qualité de vie des habitants.

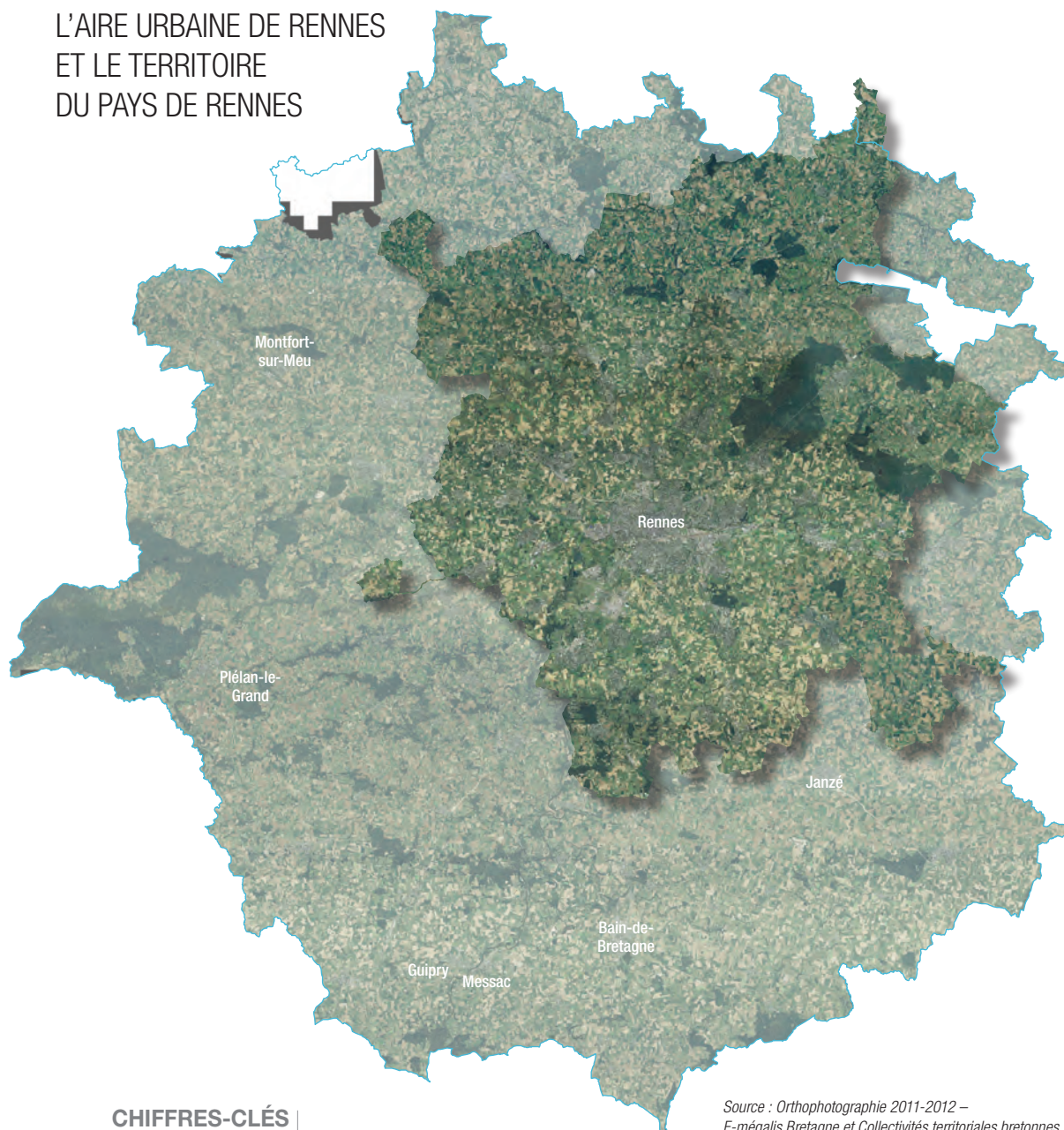
Ce développement maîtrisé, avec une armature urbaine composée de pôles urbains aux rôles différenciés, procure certains avantages. Il permet de mailler le territoire en services, équipements et commerces avec pour effet, il est vrai, un besoin de mobilité. Ce modèle a permis de limiter l'étalement urbain concrétisé ces dernières années par une décélération des surfaces artificialisées consommées.

Les choix d'aménagement se fondent sur des valeurs humanistes, attachés à la cohésion sociale, où le territoire, dans sa diversité, a souvent été précurseur en matière de mixité sociale, de politique foncière, de protection agro-environnementale (trame verte et bleue...) ou encore de politiques d'inclusion sociale. Les inégalités s'y révèlent d'ailleurs moins marquées qu'ailleurs bien que les effets de la « crise » s'y font aussi sentir.

Les projections démographiques, à l'échelle de l'aire urbaine, estiment les gains de population à 8 600 habitants par an à l'horizon 2023, à l'instar du rythme observé entre 1999 et 2010, puis une décélération progressive à 7 460 habitants par an de 2023 à 2033 en raison d'une baisse du solde naturel. Les perspectives d'emploi sont plus difficiles à cerner compte tenu des mutations économiques et du renouvellement industriel que connaît le Pays de Rennes.

La question de l'emploi reste essentielle. L'évolution de l'appareil productif, qu'il soit local ou régional, de même que la transition énergétique, interpelle sur la capacité de rebond du territoire et de son adaptation aux rudes défis économiques. Dans ce cadre, le territoire dispose d'un potentiel de formation, de recherche et d'innovation à consolider et d'une ouverture à l'internationale, sur tous les plans, qui reste à consolider.

L'AIRE URBAINE DE RENNES ET LE TERRITOIRE DU PAYS DE RENNES



Source : Orthophotographie 2011-2012 –
E-mégalis Bretagne et Collectivités territoriales bretonnes

CHIFFRES-CLÉS AIRE URBAINE DE RENNES

Insee, recensement millésime 2010

190
communes

3 747
superficie en km²

688 778 population
2012

290 034
ménages

316 890
logements

308 988 emploi total
(salarié et non salarié) au lieu de travail

DÉFINITION DE L'AIRE URBAINE

Ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

CHIFFRES-CLÉS PAYS DE RENNES

76
communes

5
EPCI

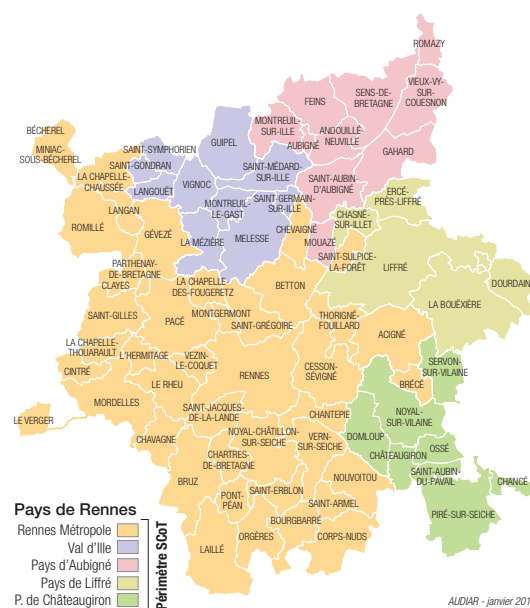
1 300
km²

485 000

habitants en 2011. + 22 104 habitants de plus qu'en 2006. + 0,94 % / an due à la fois au solde naturel (+ 0,69 %) et au solde migratoire (+ 0,25 %).

71 %

de l'aire urbaine de Rennes, qui est la 11^{ème} aire urbaine de France, 2^{ème} rang en termes de croissance démographique depuis 1975 derrière Toulouse.



AUDIAR - janvier 2014

219 000 ménages en 2011 dont 39 % personnes seules, 25 % couples avec enfants, 25 % couples sans enfant, 7 % familles monoparentales.

580 000

habitants à l'horizon 2033, d'après le scénario retenu, soit un gain de 5 600 habitants par an.

Pour ce faire, **5 050**

logements nouveaux nécessaires chaque année dont 2 200 pour simplement maintenir le volume de population compte tenu de la baisse de la taille des ménages et du nécessaire renouvellement du parc.

236 000

logements en 2011, avec en moyenne 4 600 logements commencés par an entre 2006 et 2012.

234 000

emplois salariés fin 2012 dont 71 % dans les services, 12 % le commerce, 10 % l'industrie, 6 % la construction, 1 % l'agriculture. **75 %** des emplois sont occupés par des habitants du pays de Rennes.

50 à 55 min / jour

consacrées à la mobilité (pour aller travailler, faire ses courses, voir des amis ou encore déposer des enfants à des activités). **Domicile travail = 1/3 du volume des déplacements.** 80 à 85 % des kms parcourus le sont en voiture.

6 700

locaux commerciaux fin 2011. 870 000 m² de plancher commercial, soit + 11 % par rapport à 2006. Taux de vacance faible et en repli : 8,6 % contre 10,1 % en 2006.

1 780
exploitations agricoles en 2010.

44,1 ha en moyenne,
3 396 personnes employées

540

MNIE en 2014 sur 13 500 ha.
(Milieux naturels d'intérêt écologique)

12,4 %

de surface urbanisée contre 87,6 % d'espace agro-naturel. **225 ha** urbanisés chaque année, entre 2001 et 2010 : 63 % pour les espaces résidentiels, 30 % l'activité, 7 % les infrastructures.

Sources : Audiar, RP Insee, Recensement agricole

LA VILLE ARCHIPEL, DES LIENS VILLE CAMPAGNE RENOUVELÉS



UN MODÈLE URBAIN MULTIPOLAIRE ET SINGULIER

Un modèle original de développement

Ancrée depuis quarante ans dans le territoire, **la ville archipel est un modèle original d'aménagement urbain** construit à partir de l'histoire des caractéristiques du territoire et surtout d'une volonté politique. Constituée dans une logique de ville multipolaire et réseaux de communes, elle s'organise autour d'un Cœur de métropole, de plusieurs pôles de centralité et d'une alternance ville-campagne, où les communes ont pour écrin des paysages ouverts et préservés. En conjuguant les fonctions métropolitaines et celles de proximité, la ville archipel permet aux habitants de profiter des avantages d'une grande ville (universités, entreprises, grands équipements culturels...) et des atouts d'une commune plus modeste (cadre naturel, services proches, lien social...). « Habiter la ville archipel », c'est avoir la nature à sa porte. Cela implique que chaque commune limite son étalement urbain, participe à la préservation de l'espace agricole, entretienne le paysage et les liaisons écologiques. Mais la ville archipel est aussi marquée par une forte mobilité.

Sans banlieue, l'organisation territoriale du Pays de Rennes offre à la fois des espaces à forte intensité urbaine et des espaces moins denses ; elle préserve les espaces agro-naturels tout en renouvelant les liens ville-campagne ; elle respecte l'identité des communes tout en les inscrivant dans une destinée plus large. Soit autant de critères associés à la notion de qualité de vie et perçus comme un facteur de bien-être et d'attractivité pour le territoire. L'idée de ville archipel met d'ailleurs l'accent sur quatre principes fondamentaux de l'organisation urbaine :

- une zone d'agglomération dense, complétée d'un chapelet de pôles urbains magnétisant des activités, des emplois et des communes de plus petites tailles, dans un système fonctionnant en réseau de communes ;
- des espaces agro-naturels préservés supports de l'activité agricole et de la trame verte et bleue ;
- une offre d'équipements et de services intermédiaires adaptés aux besoins de la population justifiant, si besoin, des coopérations au sein d'un réseau de communes ;
- des modes de déplacements attractifs et diversifiés en direction d'une commune proche, d'un pôle urbain structurant ou du Cœur de métropole.

La ville archipel est diverse et multiple mais n'est pas éparpillée (habitat, activités, services). Elle s'organise schématiquement autour de trois grandes échelles de proximité :

– **Le Cœur de métropole**, porteur du rayonnement du Pays de Rennes est la centralité métropolitaine qui se définit à la fois par sa morphologie urbaine (ville compacte), sa qualité d'accessibilité et son rôle. Le Cœur de métropole concentre en effet les grandes fonctions métropolitaines propres à assurer le rayonnement et l'attractivité du Pays et à participer à ceux de la Région Bretagne. Il accueille 54 % de la population du Pays de Rennes. Il se caractérise également par une grande mixité urbaine où cohabitent tous les usages de la métropole. A ce jour, la figure de la centralité métropolitaine s'organise autour de Rennes, Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande. Le centre-ville de Rennes constitue la centralité du Pays, support d'une vie urbaine intense, siège de nombreuses administrations, avec une activité économique et commerciale dense.

– **La « ville des proximités » ou les « réseaux de communes »** est l'échelle des centralités « secondaires ». Elles sont à l'interface du Cœur de métropole et des communes. À un schéma radioconcentrique classique (centre-périphérie) se superpose la figure émergente d'un polycentrisme à l'échelle du Pays. En lien étroit avec le Cœur de Métropole, de multiples centralités animent leur espace de proximité. Par leur taille, fonction ou rôle historique, ces centralités polarisent des activités, des services et des équipements intermédiaires. Les cantons et leurs chefs-lieux ont à cet effet structuré des espaces vécus de proximité. Sans être exhaustif, c'est le cas de Bruz, Betton, Châteaugiron, Liffré, Mordelles, St-Aubin d'Aubigné ou encore Châteaubourg, Janzé, Guichen, à l'extérieur du Pays de Rennes... Ces centralités sont diverses et à géométrie variable en fonction des mobilités quotidiennes, des appartenances et des pratiques des habitants. Des liens institutionnels se sont même structurés autour de ces espaces : intercommunalités et autres syndicats : Cias¹ de l'Ouest de Rennes, Syrenor, écoles de musiques²

...

¹ Centre intercommunal d'action sociale (Cias).

² Syndicat de Recherche et d'Etude du Nord-Ouest de Rennes (Syrenor).

- **La commune et le quartier** demeurent par excellence l'échelle de proximité par la présence d'équipements et de services répondant aux besoins courants voire quotidiens des habitants (école élémentaire, mairie, poste, salle polyvalente, halte-garderie, commerce de proximité...). Au-delà d'une logique fonctionnelle, cet espace de voisinage est aussi un lieu de sociabilité, de convivialité et de citoyenneté participant à la qualité de vie des habitants. Pour la ville de Rennes, ce niveau de proximité se décline au niveau des quartiers.

La ville archipel forme donc un ensemble où le rural, le périurbain et l'urbain s'interpénètrent. L'agriculture et la nature sont ainsi des acteurs majeurs de la ville, en termes à la fois économique, écologique et identitaire. La diversité du maillage urbain, de la ville compact en passant par la « petite » commune et le pôle urbain, offre aux habitants différentes manières de vivre, aux communes différentes opportunités de fabriquer la ville, aux collectivités différentes solutions pour nouer des coopérations.

L'armature urbaine, une traduction en image de la multipolarité du Pays de Rennes

Afin de nourrir ce modèle de la ville archipel et construire le projet de territoire du Pays de Rennes, le rôle des 76 communes du pays de Rennes a été qualifié à partir d'une analyse statistique approfondie (*Annexe 1*). Cette analyse a été menée à l'échelle des 190 communes de l'aire urbaine. Il s'agit d'une traduction en image de l'actuelle armature urbaine. Cette analyse, objectivant le concept de ville des proximités, a pris en compte la taille, la fonction et le niveau de services des communes ainsi que leur degré d'influence comme leur niveau de desserte et d'accessibilité. Une organisation spatiale composée de petites et moyennes villes est structurée autour du Cœur de métropole. Elle a été sensiblement modifiée par la forte croissance de l'aire urbaine et n'est donc pas figée. Le présent exercice a permis d'en établir la photographie actuelle.

La photographie des polarités urbaines actuelles a été réalisée pour établir un point zéro du statut des différentes communes du Pays de Rennes. Le rôle et l'influence de chaque commune ont ainsi été qualifiés à partir de quatre grandes variables nourries de 37 variables pondérées (détail en annexe) :

- Démographie (2 variables) : population et nombre de logements. Le poids de ces variables est de 25 % dans l'indice global.
- Économie (2 variables) : emploi et nombre d'établissements. Le poids de ces variables est de 15 % dans l'indice global.
- Équipements et services (30 variables) : niveau de

dotation en services publics, éducation, santé, action sociale, services aux personnes et enfin sport, culture et loisirs. Le poids de ces variables est de 50 % dans l'indice global.

- Positionnement (3 variables) dans une logique qui tient compte du facteur d'éloignement du Cœur de métropole ; la distance en kilomètres indiquant, à mesure de l'éloignement, le degré d'autonomie et d'influence des polarités, considérant que les communes les plus éloignées du Cœur de métropole polarisent davantage que les communes proches du Cœur de métropole. Le poids de ces variables est de 10 % dans l'indice global.

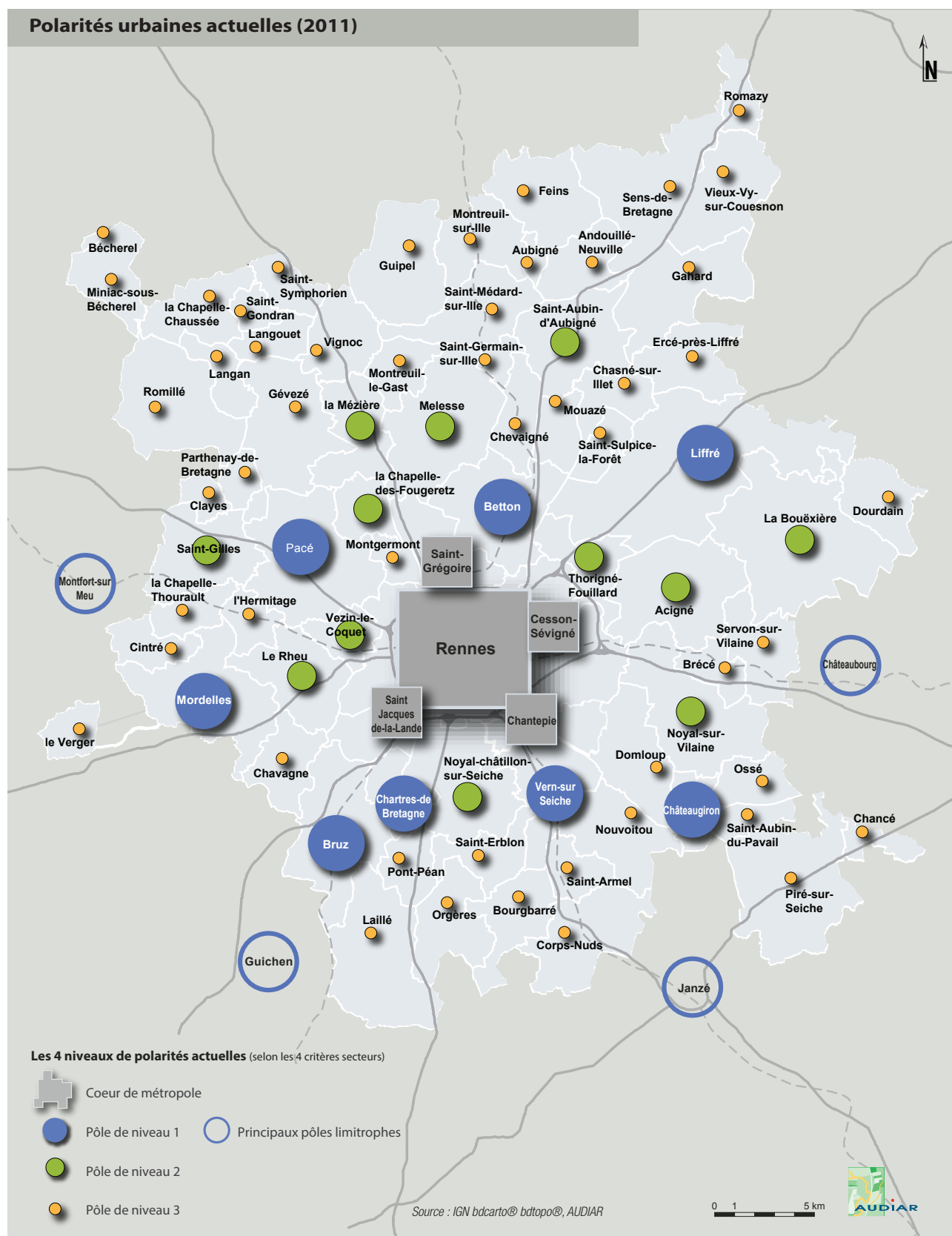
Parmi les 37 variables retenues, les **équipements et les services de rayonnement intercommunal**, structurent particulièrement les pôles secondaires et leur bassin de vie et assurent un bon niveau d'équipement, bien réparti sur le territoire : piscines, salles de sports spécialisées, salles de spectacles, médiathèques, cinémas, écoles de musique ou encore structures d'accueil pour la petite enfance sont très souvent gérés en intercommunalité. Le maillage urbain multipolaire du territoire, avec des polarités importantes situées à proximité du Cœur de métropole et des centralités fortes en première couronne, permet un accès équitable à une offre intermédiaire d'équipements et de services complémentaire à celle, plus courante, des communes proches.

Ces indicateurs ont eu pour objectifs de déterminer le niveau d'influence de chaque commune, son articulation avec un bassin de vie et ainsi d'apprécier son rôle dans l'organisation de l'armature urbaine.

En fonction de ces variables, quatre niveaux de polarité ont ainsi été identifiés et partagés par les élus du Pays de Rennes :

- Le Cœur de métropole, il agrège autour de la Ville de Rennes les communes en continuité urbaine que sont Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Grégoire et Saint-Jacques-de-la-Lande. Cet ensemble regroupe la majorité des habitants et des emplois et offre des équipements de niveau métropolitain ;
- Les pôles structurants de premier niveau, ils rassemblent les communes les plus importantes en termes d'habitants, d'emplois avec une bonne dotation en équipements et services. Ils structurent l'animation de leur bassin de vie de proximité. Mais leur rôle est différent suivant leur positionnement géographique et notamment leur proximité au Cœur de métropole : plus ils sont éloignés, plus ils structurent fortement un arrière-pays sur lequel ils ont une forte influence.
- Les pôles de second niveau disposent d'une taille de population et d'emplois moindre et d'une pa-

Polarités urbaines actuelles (2011)



- lette d'équipements et de services ayant soit une certaine influence sur des communes proches ou soit peu d'influence du fait de leur proximité avec le Cœur de métropole. Là aussi, les communes proches du Cœur de métropole ont établi des liens de proximité avec la ville centre et n'ont que peu d'influence sur les communes voisines, ce qui n'est pas du tout le cas pour les communes de « l'arrière-pays ».
- Les pôles de proximité de troisième niveau ; ils constituent par excellence l'espace de proximité communal.

À partir de cette image de l'état actuel de l'armature urbaine, les élus ont d'une part pris acte des absences ou des faiblesses, principalement au nord du territoire, en raison de pôles urbains qui n'ont pas encore atteint une taille critique suffisante pour justifier de la présence d'un niveau d'équipements conséquent et, d'autre part, ont débattu du futur souhaité de cette armature à l'horizon du SCoT 2030. Le scénario retenu est celui qui figure dans le PADD et le DOO. Ce scénario reflète le projet politique porté par les élus et repose sur un schéma théorique qui définit quatre niveaux de polarités qui devront être atteints en 2030 : le Cœur de métropole, sept pôles structurants de bassin de vie (dont un en devenir - Saint-Aubin d'Aubigné), quatre pôles d'appui au Cœur de métropole et des pôles de proximité (dont quatre pôles d'appui de secteur, venant appuyer la structuration des bassins de vie plus éloignés).

En conclusion, un des objectifs majeurs du SCoT sera donc de définir des stratégies de développement différenciées prenant en compte les 37 critères retenus pour faire évoluer l'armature urbaine actuelle (DOO page 9).

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

Un paysage dominant : le bocage, les vallées, la forêt

L'identité du territoire, telle qu'elle est perçue par ses habitants et ses acteurs économiques, vient moins des éléments remarquables de son paysage que d'un rapport intime avec le maillage particulièrement remarquable d'une trame urbaine et agro-naturelle ainsi que d'un attachement partagé à la qualité d'un mode de vie. Avec près de 88 % du territoire du Pays de Rennes composé d'espaces naturels et agricoles, l'identité paysagère du Pays se structure autour :

- D'une trame bocagère constituée d'un réseau de

haies qui clôturent des parcelles agricoles et dont la maille a évolué et s'est élargie avec la mécanisation de l'agriculture.

- D'un ensemble naturel de grande valeur paysagère autour des massifs forestiers, des boisements et des vallées : les forêts des Marches de Bretagne, Vilaine aval, le canal d'Ille-et-Rance, la vallée du Couesnon...
- D'une alternance ville-campagne où l'équilibre entre les espaces bâtis et non bâtis est un principe fondateur depuis le schéma directeur de l'agglomération rennaise de 1983. Cette alternance se matérialise par le maintien d'une épaisseur paysagère composée de ceintures vertes à dominante agricole ou naturelles entre les communes. Ce réseau de paysages propre à chaque commune, comme la valorisation qu'elles ont pu développer de leur patrimoine bâti participe à leur identité.
- De vues remarquables le long d'axes routiers soit vers la ville-centre ou des pôles historiques (Châteaugiron, Bécherel...) soit vers des espaces agromajeurs constituant un vecteur majeur de la construction identitaire du territoire.

Des repères historiques diversifiés et un patrimoine à mieux valoriser

Le patrimoine architectural du Pays de Rennes est divers et riche mais justifie d'être mieux mis en valeur. Composé d'un patrimoine bâti en nombre et répartis sur l'ensemble du territoire, les habitats de terre (caractéristiques de la Haute Bretagne), les manoirs et châteaux, les bâtiments religieux et industriels ou encore les sites archéologiques... sont des marqueurs du caractère du Pays. L'ensemble est complété par un patrimoine naturel, souvent lié à l'eau, qui demeure un atout de cadre de vie majeur avec des potentiels de valorisation pour Vilaine Aval, le Canal d'Ille-et-Rance, l'étang du Boulet ou les forêts des Marches de Bretagne par exemple.

Le centre ancien de Rennes constitue un formidable vecteur de qualité et d'attractivité par son ampleur, sa richesse et sa diversité. Rennes, « Métropole d'Art et d'Histoire », est une cité où cohabitent harmonieusement les époques : quartier médiéval autour de la cathédrale, demeures des XVIe au XVIIIe siècle, centre-ville du XVIIIe, bâtiments marquants des XIXe ou XXe siècle. Un Plan de sauvegarde et de mise en valeur est approuvé. Il vise à assurer la protection et l'évolution du centre ancien (secteur sauvegardé), en encourageant de nécessaires opérations de rénovation.

Le patrimoine urbain est aussi présent en dehors de la ville-centre comme dans les bourgs en promontoire (Chevaigné, Saint-Médard-sur-Ille, Saint-Germain-sur-Ille, Bécherel...) ou bénéficiant de

monuments repères (église de Corps-Nuds, abbaye de Saint-Sulpice-la-Forêt, etc.). Deux Cités d'art sont d'ailleurs labellisées « Petites Cités de Caractère » : Châteaugiron et Bécherel dont les édifices, monuments ou manifestations (Cité du livre) ont une empreinte patrimoniale reconnue nationalement. D'autres lieux de qualité existent mais sont souvent privés et peu ouverts au public : château Bois-Orcan à Noyal-sur-Vilaine, château d'Apigné au Rheu, parc du château de Caradeuc à Bécherel... Par ailleurs, les caractéristiques de la ville archipel, au bocage et à la trame verte et bleue bien préservés dans leur ensemble, créent un paysage dont la qualité est appréciée par les habitants même si elle n'est pas exceptionnelle.

Le patrimoine rural est enfin très présent, en particulier le bâti ancien. La question de sa conservation et de sa valorisation se pose dans un contexte où les regards sur le patrimoine ont évolué. En effet, la baisse du nombre d'exploitations agricoles s'est traduite par la perte de l'usage agricole pour un nombre important de bâtiments. La réhabilitation de ces bâtiments, leur rénovation ou leur reconversion passent souvent par une nouvelle vocation qu'elle soit résidentielle, artisanale, agro-touristique... À défaut de projets, l'abandon ou la destruction menace ce patrimoine non protégé dit de « proximité ».

Les paysages de la ville archipel fragilisés par l'étalement urbain

L'urbanisation à vocation économique ou résidentielle, l'utilisation à des fins de loisirs des espaces naturels, la création de grandes infrastructures peuvent altérer les éléments qui constituent le patrimoine commun des habitants du Pays et fondent son identité.

La banalisation des paysages par l'étalement urbain a été atténuée par l'essor de nouvelles formes urbaines. Le développement des maisons pavillonnaires, essentiellement en extension urbaine, s'est trop souvent traduit dans le passé par un habitat aux formes standardisées. L'étalement pavillonnaire, par opérations successives, a souvent éloigné ces nouveaux quartiers du cœur des villes et bourgs et de leurs services et équipements. Même si la taille modeste des communes restreint l'impact négatif de l'étalement pavillonnaire et même si ce modèle correspond à une aspiration de nombreux habitants, il se révèle néanmoins très consommateur d'espace et altère les paysages en brouillant les alternances ville-campagne, trait singulier du Pays de Rennes. Les politiques volontaristes sur les nouvelles formes urbaines, initiées à partir des années 90, ont réussi à infléchir cette tendance et à produire un habitat à la fois plus dense, diversifié et économe

en espace. Par ailleurs, signal faible, les conditions pour densifier le tissu pavillonnaire existant³ semblent réunies dans les communes où la pression foncière est forte. Ces conditions sont sociales (aspiration pour des terrains plus petits, baisse de la taille des ménages), environnementales (préservation des terres agro-naturelles) et économiques (pénuries foncières dans les 1^{ères} couronnes urbaines).

Une altération de la qualité des paysages en entrée de ville et le long des axes est identifiée.

La pression conjointe de l'habitat et de l'activité, allée à une organisation en étoile de voies express, a engendré une urbanisation linéaire le long des axes routiers, et en particulier le long des routes de Paris, Saint-Malo, Redon ou Angers. Il en résulte un paysage urbain peu qualitatif qui n'est rattaché ni à un paysage urbain ni à un paysage agro-naturel. La présence d'installations consommatrices d'espace le long des voies, avec une urbanisation peu profonde, perturbe l'alternance ville/campagne, à l'inverse d'un principe proposé depuis le schéma directeur de 1994. Le long des axes, la perception des paysages bâtis et non bâtis, l'harmonie de leur alternance ou encore les « fenêtres » sur le « grand paysage » sont altérées par un paysage marqué d'une logique fonctionnaliste et commerciale (effet vitrine recherché) : bâtiment, route, parking, enseigne... La perception de l'image du Pays de Rennes depuis les axes de circulation, et en particulier ses « entrées », en est fortement perturbée. Certaines entrées de villes constituent même une vitrine dégradée alors qu'il s'agit d'espaces de références où se joue l'image du Pays de Rennes. Ces secteurs sont en général très prisés pour les opérations de développement urbain (foncier disponible, proximités d'infrastructures majeures, vitrine commerciale...) et nécessitent donc une attention particulière sur leur qualité urbaine et paysagère.

Malgré une organisation en Ville Archipel et une protection renforcée des espaces agricoles et naturels, le mitage de la campagne constitue un risque pour le paysage. La forte présence du bocage est une caractéristique du Pays de Rennes avec, pour trait historique, un habitat dispersé composé de fermes, métairies, villages et hameaux. Avec l'essor des zones agglomérées, ces formes d'urbanisation traditionnelles ont évolué en intégrant de nouvelles formes d'artificialisation de l'espace. Autour des hameaux, sont venus se greffer des pavillons, des activités, des parkings... Dans les fermes, de nouvelles habitations ont pu être construites pour y loger les exploitants agricoles. La modernisation de l'agriculture s'est

³ Appelé également « démarche BIMBY » : la définition et les premières expérimentations de la filière BIMBY sont issues des travaux du projet de recherche « BIMBY », sélectionné en 2009 par l'Agence Nationale de la Recherche dans le cadre de son appel à projet « Villes Durables ».

aussi accompagnée de son lot de constructions, hangars et bâtiments divers. Pour lutter contre ce mitage, le SCoT de 2007 a limité strictement les nouvelles constructions en campagne et le développement des hameaux. Cette orientation a été appuyée par le plan local de l'agriculture (PLA) et transposée dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).

L'AGRICULTURE, UNE COMPOSANTE MAJEURE DE LA VILLE ARCHIPEL

Une terre d'élevage où la production de lait domine

L'agriculture a connu d'importants bouleversements ces dernières décennies. En 1979, le Pays de Rennes comptait environ 5 300 exploitations agricoles. Elles ne sont plus que 1 300 en 2009, soit plus de quatre fois moins en vingt ans. La population active agricole, familiale et salariée, est passée entre-temps de 7 000 à 2 300 personnes. C'est le résultat d'une professionnalisation rapide de l'agriculture illustrée par l'essor des formes sociétaires où les exploitations familiales ont laissé la place à des entreprises agricoles. La diminution du nombre de sièges et d'actifs agricoles a accompagné le regroupement et l'agrandissement des structures dont la taille moyenne est passée d'une quinzaine d'hectares en 1979 à plus de 50 ha en 2009.

Six exploitations sur dix sont orientées vers la filière « bovins lait » illustrant ainsi la forte spécialisation laitière du Pays de Rennes et plus globalement du premier département laitier français. Dans l'ensemble, la filière de l'élevage rassemble 80 % des exploitations et 87 % des surfaces agricoles. Le maraîchage est principalement localisé à proximité de la ville-centre et concerne peu de surfaces. Toutes ces activités sont en lien étroit avec l'industrie agro-alimentaire ; une filière constituant une vraie spécificité locale. Les industries liées à l'abattage, au lait, à l'alimentation animale, à la charcuterie, aux légumes ou aux plats cuisinés se structurent notamment à partir d'approvisionnements locaux et régionaux.

De nouveaux marchés et une diversification des activités agricoles

Le mode de production et de commercialisation des produits évoluent. L'agriculture biologique, dont le mode d'exploitation vise à préserver de la qualité des sols, de l'air, de l'eau et la biodiversité, est en plein essor. En 2011, 253 fermes biologiques ont été comptabilisées dans l'aire urbaine soit 5,6 % des surfaces agricoles utiles, proche de l'objectif de

6 % fixé par le Grenelle en 2012 mais encore loin des 20 % des surfaces en 2020. Concernant le Pays de Rennes, 5,5 % de la SAU est consacrée à l'agriculture biologique en 2011. La production bio est pour l'essentielle orientée vers le lait et les légumes et privilégie davantage la commercialisation en circuit court. Celle-ci connaît d'ailleurs une évolution notable dans le Pays de Rennes : une exploitation sur dix pratique cette activité et le nombre de dispositifs de vente en panier se multiplie (une vingtaine en 2010). De nombreuses productions locales sont aussi labellisées : produits « Label Rouge », Appellation d'origine contrôlée, Indication Géographique Protégée (poulets de Janzé, Coucou de Rennes...) ou certifiées « Agri confiance ».

Par ailleurs, **les activités des exploitations agricoles dans le Pays de Rennes se diversifient.** En plus de leur production, environ une exploitation sur dix exerce en 2010 des activités para-agricoles pour compléter ses revenus. Elles concernent la transformation souvent associée au circuit court mais aussi les activités agro-touristiques telles que l'hébergement, la restauration et les activités de loisirs (fermes pédagogiques, visites d'exploitation). D'autres activités participent à la diversification parmi lesquelles la production d'énergie renouvelable. Les installations de méthanisation, comme celle sur la commune de Gévezé depuis 2011, ou photovoltaïques et les chaudières alimentées au bois (piscines de Châteaugiron et de Chartres-de-Bretagne) sont un signal faible illustrant la prise en compte croissante des enjeux énergétiques par l'agriculture.

Une agriculture aux portes de la ville

Les surfaces agricoles ont diminué sous la pression urbaine. Elles couvrent 59 % du Pays de Rennes en 2011, contre 62 % en 2000, soit les deux tiers du territoire. En vingt ans, 42 000 hectares de surface agricole ont été grignotés par le développement urbain lié à l'habitat, aux zones d'activités, aux infrastructures ou encore aux espaces de loisirs. Cette baisse de 15 % des surfaces agricoles est à mettre au regard de la population accueillie dans l'aire urbaine. Tous les territoires n'ont pas consommé l'espace agricole de la même manière. Par habitant supplémentaire, l'aire urbaine a été globalement plus économe en espace agricole que le reste du département d'Ille-et-Vilaine, et plus on se rapproche du Cœur de métropole, plus l'artificialisation des terres est « vertueuse ». De plus, ce ratio tend à diminuer sous l'effet de l'augmentation du coût du foncier voire d'une prise de conscience que le foncier agricole est une ressource non renouvelable.

L'agriculture urbaine et périurbaine est confron-

tée à des enjeux particuliers. Le maintien d'une agriculture viable est fragilisé par la combinaison de plusieurs facteurs : le renchérissement des coûts fonciers sous la pression du développement résidentiel, le morcellement des exploitations par les infrastructures créant des problèmes d'accès, des conflits entre usages agricoles et tranquillité des riverains à l'instar de la circulation des engins agricoles, les impacts du changement climatique sur les productions...

De plus, la question du morcellement du foncier bâti à vocation agricole rend parfois difficile la cession d'exploitation. Les bâtiments d'exploitation pouvant faire l'objet d'une spéculation immobilière, il y a un risque réel de dispersion du foncier bâti et non bâti.

Ces problèmes menacent directement l'agriculture du Pays de Rennes où l'installation des jeunes exploitants devient de plus en plus difficile. Ainsi, dans le domaine des interventions foncières, deux priorités se dégagent : la conservation du bâti à usage agricole et la structuration du foncier pour de nouvelles installations.

Ces dernières années, les enjeux agricoles ont été mieux pris en compte dans les stratégies urbaines d'abord au travers des documents de planification : SCoT et PLU qui ont apporté au monde agricole des garanties quant à la protection des espaces concernés comme une visibilité sur le développement urbain à venir. Ensuite avec la mise en place du programme local de l'agriculture du Pays de Rennes, document d'engagement partenarial entre les élus locaux et responsables agricoles signé en juin 2010. L'agriculture urbaine et périurbaine a aussi trouvé de nouveaux débouchés ou conforté ceux qui existaient en s'appuyant sur le dynamisme des filières agroalimentaires et le développement des circuits courts.

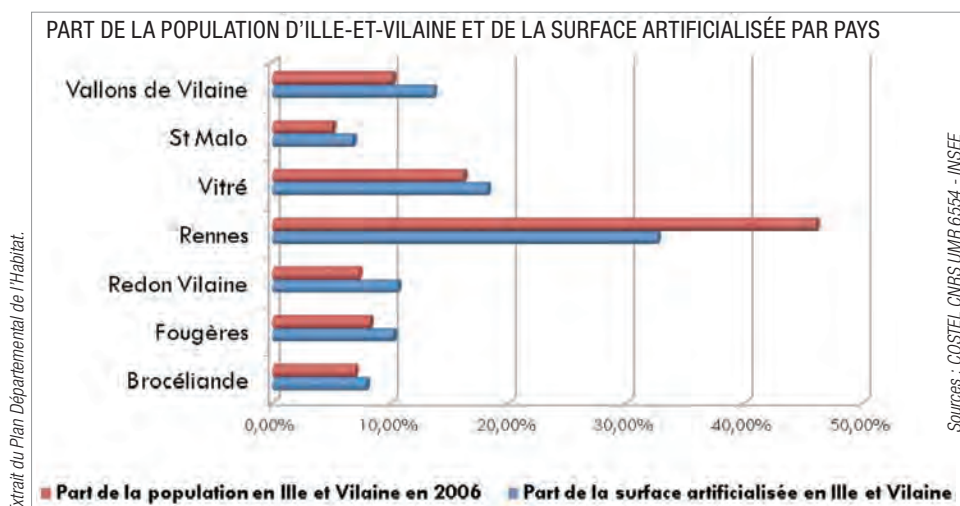
L'ÉVOLUTION DE LA TACHE URBAINE : UNE CONSOMMATION DE L'ESPACE PLUS SOBRE

Ces dernières années, **la progression de l'urbanisation dans le Pays de Rennes est marquée par la densification des extensions urbaines.** Dans un contexte d'augmentation de la population depuis 1968 et d'une diminution de la taille moyenne des ménages, le nombre de résidences principales a augmenté deux fois plus vite que la population accueillie. Le modèle pavillonnaire associé à l'étalement périurbain a induit une forte artificialisation de l'espace. La qualité et la performance d'un réseau routier en étoile, a accompagné en outre le développement périurbain avec de nouvelles zones commerciales et industrielles très consommatrices de terrains.

La consommation de l'espace devient plus sobre. L'habitat pavillonnaire au sein de la production récente a diminué mais avec de fortes disparités selon les territoires. La recherche de formes urbaines à la fois moins gourmandes en foncier, et répondant à l'aspiration des ménages pour des logements respectant l'intimité et l'individualisation, a produit ces dernières années des résultats. Ainsi, la production de « petits » terrains à bâtir pour des maisons de ville progresse.

Comme le montrent les travaux du Conseil Général 35 menés dans le cadre du Plan départemental de l'habitat (cf graphique ci-dessous), le territoire du Pays de Rennes se distingue par une part plus importante de population accueillie au regard de la surface artificialisée que les autres territoires d'Ille-et-Vilaine (données 2006).

À titre d'exemple, au sein de Rennes Métropole (où les observatoires permettent un suivi régulier), les efforts de densité et le renouvellement urbain en Cœur



de Métropole ont permis de modérer la consommation foncière. Entre 2000 et 2005, pour 15 logements produits, un hectare de terre agricole était consommé sur Rennes Métropole (hors Rennes). Entre 2005 et 2010, ce chiffre était divisé par trois (un hectare pour 40 logements environ). Au final, par habitant supplémentaire, le Pays de Rennes a été plus économe en consommation d'espace agricole que le reste du département d'Ille-et-Vilaine ; le rythme de consommation par habitant nouveau a été divisé par trois depuis 1979.

La volonté de limiter la consommation foncière a eu des résultats mais l'urbanisation, malgré un réel effort de densification, est restée consommatrice d'espaces naturels et agricoles. L'extension urbaine est en effet la principale réponse apportée à l'offre de logements nouveaux et le renouvellement urbain reste encore modeste et surtout très variable selon les territoires.

Le principal défi à venir se concentre donc sur l'effort de renouvellement urbain. Un potentiel est partout recensé mais sa réalisation est plus difficile à mettre en œuvre car des critères de marchés, de prix et de formes urbaines adaptées à la demande doivent pouvoir se conjuguer avec les disponibilités identifiées. L'équation est difficile.

Il y a donc deux enjeux forts pour le SCoT :

- accentuer la mobilisation de fonciers en renouvellement urbain pour anticiper des opérations futures, avec les difficultés liées au contexte de marché aujourd'hui défavorable ;
- poursuivre la densification des extensions urbaines tout en appréciant les limites liées au contexte particulier des petites communes qui ne peuvent pas promouvoir de collectifs dans leurs opérations en l'état actuel du marché.

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

Le Pays de Rennes a anticipé de longue date une mesure phare du « Grenelle de l'Environnement » portant sur la trame verte et bleue (TVB) et l'ambition d'enrayer le déclin de la biodiversité par le biais de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Cette volonté s'est traduite par le souci d'identifier et de mettre en place des mesures de protection spécifiques pour les milieux sources, correspondant aux « réservoirs » de biodiversité (en particulier les milieux naturels d'intérêt écologique protégés) et les corridors écologiques qui permettent à une population d'espèces de circuler entre ces « réservoirs ». Ces éléments constituent aujourd'hui

l'armature écologique du Pays avec ses forêts, boisements, fonds de vallées, rivières et zones humides et forment la trame verte et bleue du territoire.

La surface des milieux naturels d'intérêt écologique protégés (MNIE) a ainsi été multipliée par cinq en 20 ans dans le Pays de Rennes, notamment en raison de l'inventaire réalisé en 2006 sur les territoires des EPCI périphériques. Avec l'intensité du développement urbain, cette connaissance est d'autant plus utile que ces sites sont protégés via les documents d'urbanisme locaux. Au début des années 90, l'inventaire des MNIE dans Rennes Métropole comprenait 200 sites sur 2 700 hectares. En 2010, le nombre de milieux protégés s'élève à 486 sur 12 545 hectares, soit 11 % du territoire du Pays de Rennes. Les MNIE sont diversifiés et abritent une faune et une flore rares avec de nombreux écosystèmes allant des zones humides aux landes sèches, mais ce sont les boisements feuillus (forêts...) qui dominent avec les deux tiers des surfaces.

La bonne connaissance de la trame verte et bleue

et la reconquête de connexions biologiques ont été une étape importante dans la (re)constitution d'un réseau écologique cohérent. Au-delà des nécessités écologiques de limiter les fragmentations des habitats et de permettre le déplacement des espèces, la TVB actuelle est un élément clé pour préserver les services rendus par la biodiversité (qualité des eaux, pollinisation, prévention des inondations...). Le programme Breizh Bocage répond de même à cet objectif par la préservation et le renforcement de la maille bocagère. La suppression de barrages ou de seuils participe aussi à la reconquête des continuités écologiques le long des cours d'eau et les rivières peuvent retrouver un cours plus naturel, moins canalisé ou fragmenté. Toutes ces mesures sont à poursuivre et compléter pour renforcer cette TVB et faire en sorte que le développement à venir ne vienne en dégrader le bon fonctionnement écologique. On peut penser à ce sujet aux réflexions à mener pour une meilleure intégration des grandes infrastructures qui fragmentent les continuités naturelles. La question de la nature en ville fait partie intégrante de l'organisation urbaine en ville archipel. Cette dimension est intégrée dans de nombreux projets urbains et permet d'assurer un continuum de la TVB jusqu'aux parcelles privées. L'introduction de la nature dans une ville plus dense contribue en outre à rehausser la qualité des espaces, à répondre à une réelle aspiration des habitants et permet de limiter les îlots de chaleur urbains.

RENNES, UNE AIRE URBAINE PARMİ LES PLUS DYNAMIQUES DE FRANCE



UNE TRÈS FORTE ÉVOLUTION DU PEUPLEMENT

Une forte dynamique démographique accompagnée d'une importante périurbanisation résidentielle

L'aire urbaine de Rennes est l'une des aires urbaines les plus dynamiques de France et contribue ainsi à l'attractivité de la Bretagne. Avec 688 778 habitants en 2012, la 10^e aire urbaine française (14^e en 1999) bénéficie du 2^e taux de croissance démographique depuis 1975 derrière Toulouse. Cette forte croissance s'est même accélérée dans les années 2000, à l'instar de trois autres aires urbaines françaises (Toulouse, Bordeaux et Le Mans), pour atteindre un rythme deux fois supérieur à celui de la France métropolitaine (1,2 % par an contre 0,5 %). Les 8 600 habitants supplémentaires accueillis chaque année (1999-2009) sont portés à titre équivalent par le solde naturel et un solde migratoire lié à deux grands moteurs d'attractivité : l'emploi et l'enseignement supérieur. Les mouvements de migration sont en effet les plus importants entre 15 et 44 ans. Parmi les nouveaux arrivants, 56 % sont des actifs et 26 % des étudiants, et pour l'ensemble, ils proviennent du reste de la Bretagne (33 %), des régions limitrophes (20 %) et de l'Île-de-France (11 %). Ce dynamisme s'accompagne d'une forte mobilité résidentielle : en 2009, 16 % des habitants n'habitaient pas cinq ans auparavant dans l'aire urbaine.

Dans ce contexte de croissance démographique et de desserrement des ménages, **la périurbanisation s'est poursuivie depuis 1999** au point de placer l'aire urbaine de Rennes à la 5^e place nationale en termes de superficie après Paris, Lyon, Bordeaux et Toulouse. Définie par l'Insee sur un critère de déplacement domicile-travail, l'aire d'influence de Rennes est passée de 140 communes en 1999 à 190 en 2010. Cet essor est lié à un double mouvement d'extension territoriale et de densification de la population.

Dans cette aire urbaine, le périmètre du SCoT couvre 76 communes et une population de 480 484 habitants au recensement de 2010. La population des ménages est de 464 537 habitants.

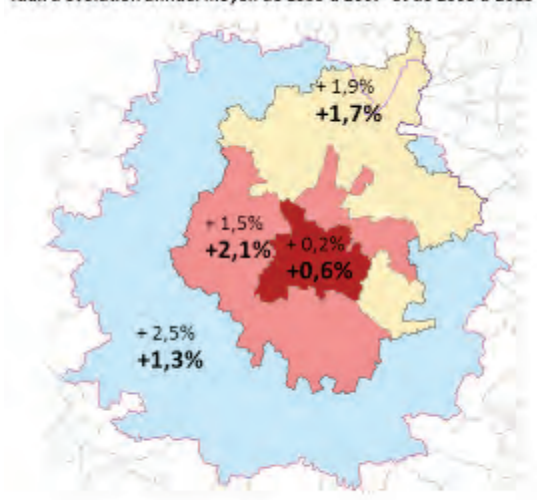
Au sein de l'aire urbaine, le Pays de Rennes connaît une forte croissance qui n'est pas homogène sur le territoire. Depuis 2008, le Pays de Rennes accueille 67 % de la croissance de l'aire urbaine contre 44 % sur la période précédente (1999-2008). Depuis 15 ans, le poids démographique du Pays de Rennes a

diminué par rapport à son d'aire d'influence, passant de 72 % en 1999 à 69 % en 2009.

Au sein du Pays, le Cœur de métropole représente 38 % de la population de l'aire urbaine mais qui n'a capté que 8 % de sa croissance dans la période récente.

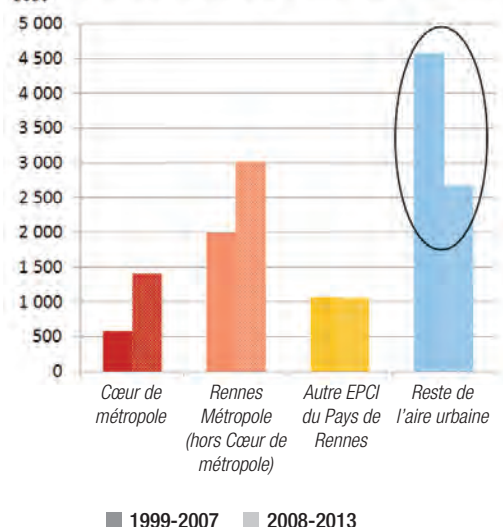
Si la population des ménages augmente, le phénomène de desserrement (séparations, familles monoparentales, vieillissement de la population...) **se poursuit** de manière continue depuis 1975. Ainsi, dans le Pays de Rennes, la taille moyenne des ménages baisse, atteignant 2,15 personnes par ménage en 2010. Le potentiel de desserrement reste important car la taille des ménages s'avère relativement élevée par rapport aux autres agglomérations ; elle se situe au deuxième rang derrière celle de Lille. Cet indicateur a un impact décisif sur l'habitat : une baisse de la taille des ménages induit en effet un effort supplémentaire en matière de production de logements. À population constante, il faut produire suffisamment de logement pour répondre à la croissance du nombre de ménage. Ce phénomène de desserrement ne touche pas tous les territoires du Pays avec la même intensité. Une chute de la taille des ménages est observée dans les communes à moins de 10 km du Cœur de métropole compte tenu du vieillissement de la population et de logements collectifs accueillant moins de personnes par ménage. Entre 10 et 25 km, cette baisse est moins prononcée en raison d'une périurbanisation sous forme de logements individuels. Et pour les mêmes raisons, au-delà de 25 km, le nombre de personnes par ménage se maintient grâce à de nouveaux arrivants composés de familles avec une forte natalité. Ainsi, alors que la taille des ménages est d'environ 2,1 sur Rennes Métropole, elle avoisine 2,5 sur Aubigné et 2,6 sur les 3 autres EPCI.

Taux d'évolution annuel moyen de 1999 à 2007 et de 2008 à 2013

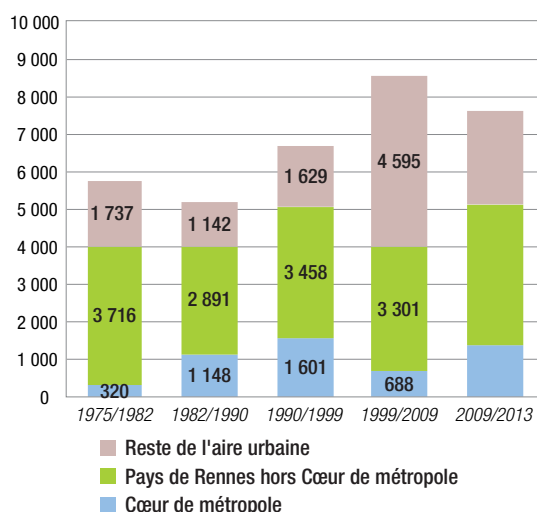


Source : estimation Audiar

Moyenne annuelle de gain de population par couronne du Scot



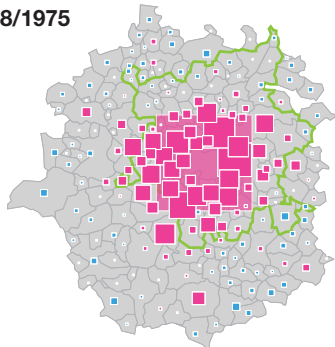
LES GAINS ANNUELS DE POPULATION



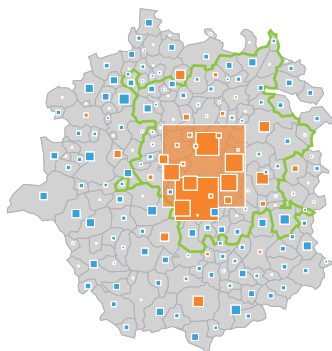
Source : Insee RGP, RP (1975 à 2009), Estimations Audiar (2009 et 2013).

Sur la dernière période, une reprise démographique dans le Cœur de métropole est observée avec le maintien d'une forte croissance dans le reste du Pays de Rennes. Pour le reste de l'aire urbaine, si le taux croissance de la population reste élevé, la décélération n'en est pas moins visible vis-à-vis de la période 1999/2009 caractérisée par un étalement urbain conséquent et une croissance démographique périurbaine majoritaire.

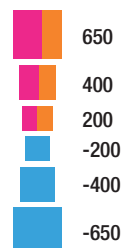
POPULATION
1968/1975



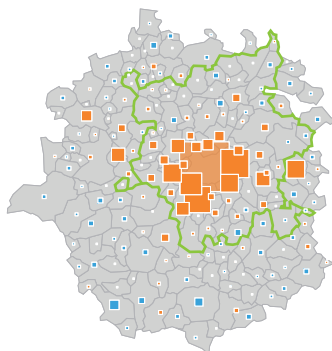
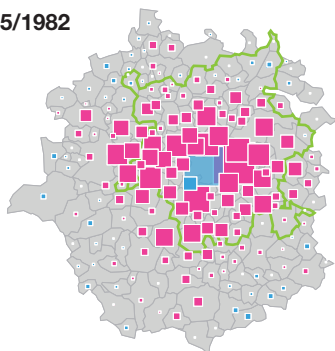
EMPLOI



Gain annuel moyen



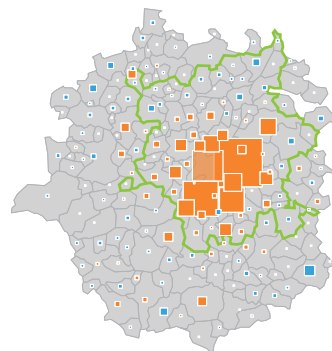
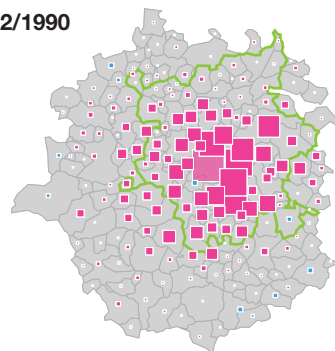
1975/1982



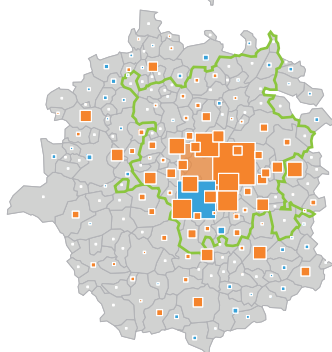
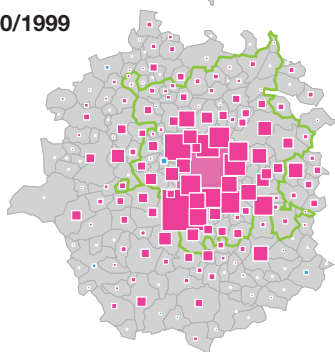
Périmètre SCoT



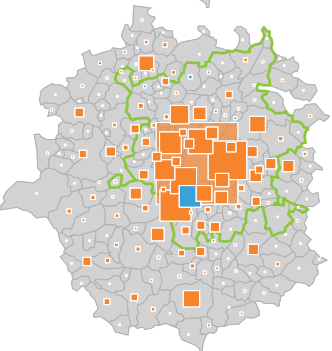
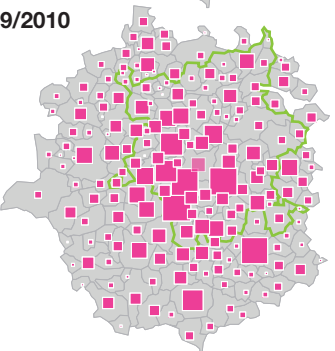
1982/1990



1990/1999



1999/2010



Réalisation AUDIAR - AOUT 2013
Source : BD CARTHO® IGN© - INSEE RGP

Les projections démographiques d'ici 20 ans : une croissance soutenue, un vieillissement inéluctable

Un scénario établi à l'échelle de l'aire urbaine

D'ici vingt ans, la population de l'aire urbaine va continuer de croître à un rythme soutenu. Au 1^{er} janvier 2013, l'aire urbaine compte 692 000 habitants et le Pays 585 000 (estimations Audiar). À l'horizon 2033, dans le cadre d'un scénario haut imaginé par l'Insee et les agences d'urbanisme de Bretagne (voir encadré), l'aire urbaine compterait **852 600 habitants**. Ainsi, sa population augmenterait de 160 600 personnes, soit 23 % en 20 ans. Ces estimations reposent sur un scénario régional « haut » où la dynamique démographique et économique se polarise dans les agglomérations les plus dynamiques de Bretagne. L'emploi industriel se développe et les activités qui l'accompagnent se concentrent sur les principaux territoires industriels bretons, renforçant ainsi la polarisation du territoire. De la même manière, le

développement des universités bénéficie principalement à Rennes et Brest. Ces multiples polarisations assurent un développement des activités résidentielles⁴. Dans ce scénario, deux paliers de croissance sont identifiés compte tenu d'une baisse prévisible de la contribution du solde naturel à la croissance de la population.

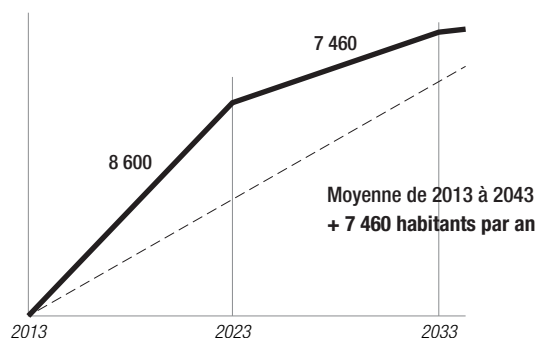
Même dans cette hypothèse, à l'horizon 2033, le solde naturel resterait positif ; ce qui ne serait pas le cas des autres départements bretons et de la région. Par ailleurs le nombre de personnes âgées de 60 ans et plus sera en continuelle augmentation. L'indice de vieillesse, qui rapporte le nombre de personnes âgées de 75 ans et plus au nombre de personnes de moins de 20 ans, augmenterait régulièrement entre 2013 et 2033. Mais cet indice serait inférieur à celui de la France métropolitaine identifiant l'aire urbaine de Rennes parmi les territoires les plus jeunes du pays.

Dans le cadre d'une réflexion régionale sur la Bretagne et ses 21 pays à l'horizon 2040, cinq scénarios alternatifs se démarquant des projections tendanciennes ont été construits par les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne et le conseil régional. Leur impact démographique, simulé par l'Insee, a ensuite été analysé. En complément de la prolongation des tendances actuelles, ces cinq scénarios alternatifs, aux dynamiques économiques et démographiques différenciées, dessinent des futurs possibles pour la Bretagne et ses pays à l'horizon 2040. En prenant place progressivement, ces perspectives contrastées infléchissent plus ou moins fortement les tendances démographiques de fond, déjà à l'œuvre. Ainsi, la population bretonne continuerait de croître, mais à des rythmes différents selon l'hypothèse privilégiée. Par ailleurs, dans tous les cas, le vieillissement de la population serait inéluctable. Enfin, les contrastes territoriaux internes à la région seraient, selon les scénarios, atténués ou amplifiés. Seuls des changements soudains et de forte ampleur seraient à même de modifier plus profondément les dynamiques déjà engagées. Ces scénarios ont été construits autour d'un scénario central de l'Insee reposant sur trois hypothèses :

- des taux de fécondité par âge maintenus à leur niveau de 2007;
- une mortalité en baisse au même rythme qu'en France métropolitaine;
- des quotients migratoires entre zones, calculés entre 1999 et 2007, maintenus sur toute la période de projection.

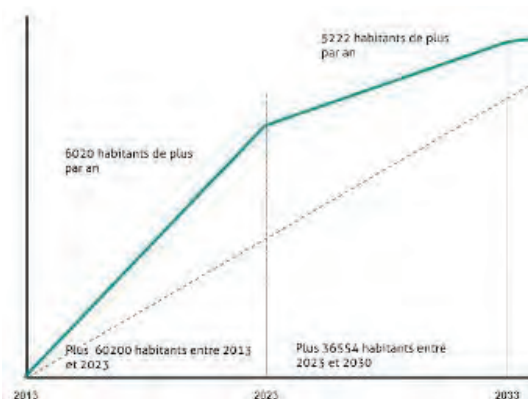
Ils reprennent les deux premières hypothèses du scénario central et diffèrent sur leur hypothèse migratoire, considérée comme la traduction d'un environnement économique spécifique.

CROISSANCE ANNUELLE DE LA POPULATION DANS L'AIRE URBAINE DE RENNES SCÉNARIO HAUT



Sources : Audiar, Insee.

CROISSANCE ANNUELLE DE LA POPULATION DANS LE PAYS DE RENNES SCÉNARIO HAUT



4 Octant analyse, La population de la Bretagne à l'horizon 2040 : cinq scénarios alternatifs, février 2013.

Un scénario retranscrit à l'échelle du Pays de Rennes

C'est sur ces estimations que le SCoT a établi son scénario de développement. C'est un choix politique décidé par les élus du Pays de Rennes.

L'hypothèse du SCoT est la prise en compte du scénario le plus favorable à l'aire urbaine rennaise. Ce scénario se situe dans le prolongement des objectifs fixés au SCoT précédent, ces objectifs ayant été réalisés. Dans ce scénario, l'attractivité économique profite davantage aux pôles les plus dynamiques. L'emploi industriel (+ 20 % en 30 ans) et les activités qui l'accompagnent, se concentrent sur les principaux territoires industriels bretons, renforçant ainsi la polarisation du territoire et ses contrastes. De la même manière, le développement des universités bénéficie principalement à Rennes et Brest.

Toujours selon ce scénario, la périurbanisation se ralentit et les ménages ont tendance à rejoindre les villes sous l'effet de la hausse des coûts et des temps de transport notamment. Ces multiples polarisations augmentent l'activité présente notamment sur les métropoles.

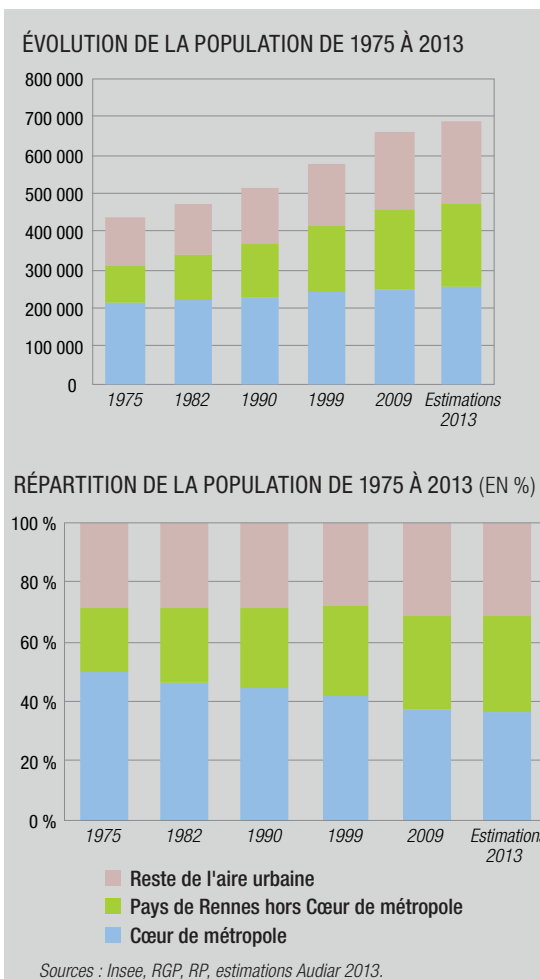
Le mouvement de polarisation accentue la densité de population. Cette augmentation de population concerne les sept Pays les plus peuplés. Il est surtout favorable (gain supérieur à 2 %) aux pays de Rennes, de Brest, de Cornouaille et de Vannes (54 % des gains de population).

La population d'âge actif s'accroît de 10 % sur la période, soit + 181 000 personnes. L'augmentation est concentrée sur Rennes (+ 75 000), Brest et Vannes (+ 22 000 chacun).

Dans ce scénario la moyenne d'âge régionale s'accroît de 3,5 années (au lieu de 3,8 dans le scénario fil de l'eau). Les arrivées d'étudiants ont un effet limité car beaucoup repartent après leurs études. Ainsi, les évolutions tendanciennes de la pyramide des âges des pays sont juste atténuées.

À l'échelle de l'aire urbaine, la part actuelle de la population du Pays par rapport à l'ensemble de l'aire urbaine est d'environ 70 %. L'objectif politique est de maintenir ce ratio constant à l'horizon 2030, en accueillant 70 % de la croissance de l'aire urbaine. Cette ambition prend appui sur deux enjeux principaux : permettre aux ménages, notamment les plus fragiles de choisir leur lieu de résidence en limitant la mobilité contrainte liée à leur éloignement géographique et contenir l'évolution à la hausse des prix des logements en proposant une offre suffisante et diversifiée. Suivant ce principe, à l'horizon 2030, la population du Pays pourrait ainsi atteindre près de 580 000 habitants. D'autre part, le scénario retenu tient compte des différents rythmes de croissance que ces scénarios ont mis en évidence.

Ainsi, pour la décennie à venir, pour 8600 habitants de plus par an dans l'aire urbaine, le Pays en accueillerait 6020 habitants (*voir graphique ci-dessous*).



L'attractivité du Pays de Rennes et de son aire urbaine n'a cessé de croître depuis 1975 avec une part décroissante de la population concentrée dans le Cœur de métropole : 50 % en 1975, 36 % en 2013.

C'est ce rythme de croissance qui détermine le nombre minimal de logements à produire à l'échelle du SCoT. Dans le cadre des évaluations régulières qui accompagneront la mise en oeuvre du SCoT et des PLH, un bilan sera tiré à l'horizon d'une décennie. Ces prévisions pourraient alors être revues.

L'attractivité du Pays de Rennes et de son aire urbaine n'a cessé de croître depuis 1975 avec une part décroissante de la population concentrée dans le Cœur de métropole : 50 % en 1975, 36 % en 2013.

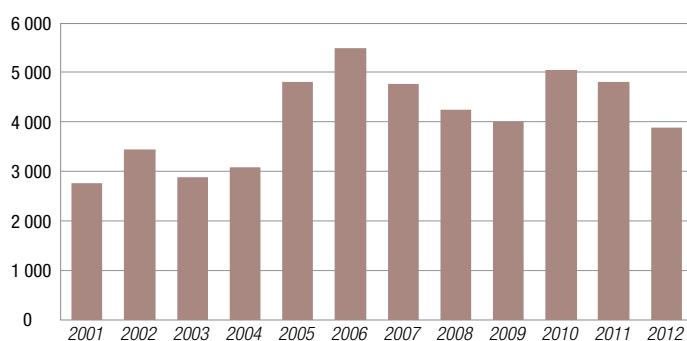
Ce positionnement volontariste du Pays de Rennes impacte naturellement les Pays voisins dont le développement est fortement lié à la dynamique de l'agglomération rennaise (voir les déplacements domicile/travail). Pour observer et comprendre les dynamiques qui s'exercent à l'échelle de l'aire urbaine élargie, une démarche de réflexion inter-SCoT a été engagée avec les six autres SCoT d'Ille-et-Vilaine.

Une des missions premières de l'interSCoT est d'être un lieu d'échange privilégié pour les syndicats mixtes

LA PRODUCTION DE LOGEMENTS COMMENCÉS

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CA Rennes Métropole	2 300	3 001	2 382	2 575	4 474	4 772	4 112	3 715	3 714	4 249	4 212	3 405
CC du Pays d'Aubigné	118	89	113	68	51	205	114	116	55	108	149	127
CC du P. de Châteaugiron	149	135	128	165	119	298	267	177	76	281	234	208
CC du Pays de Liffre	90	108	113	95	58	48	160	77	34	235	112	71
CC du Val d'Ille	124	102	158	207	126	184	107	184	131	168	113	77
Total général	2 781	3 435	2 894	3 110	4 828	5 507	4 760	4 269	4 010	5 041	4 820	3 888

LOGEMENTS COMMENCÉS



(source base de données Sitadel)

porteurs de SCoT. Il s'agit dans un premier temps de reconnaître les grands enjeux collectifs et de rechercher les intérêts communs. Le partage de connaissances et d'expériences devrait permettre aux SCoT de s'enrichir mutuellement, interconnaissance indispensable à une bonne articulation des politiques de chaque SCoT.

L'interSCoT devrait permettre :

- d'analyser les effets de bord, c'est-à-dire les concurrences et complémentarités qui s'exercent en lisière des SCoT et impactent le développement du territoire voisin ;
- de mieux comprendre les enjeux, de chacun des territoires ;
- d'esquisser une réflexion sur les articulations et mises en cohérence à mener entre les territoires de SCoT ;
- de porter une vision partagée de l'aménagement du territoire de l'Ille-et-Vilaine.

Cette démarche de projet a récemment été initiée par la DDTM 35 et l'Audiar.

Une production de logements soutenue et diversifiée mais un marché de l'habitat de plus en plus sélectif

Par sa forte attractivité économique, le Pays de Rennes est soumis à une pression immobilière. Elle se traduit par une hausse des prix (terrain à bâtir, logement neuf ou ancien, loyers du parc privé) et se diffuse dans toute l'aire urbaine selon un gradient régulier allant du Cœur de métropole jusqu'aux com-

munes les plus éloignées. Cette pression contraint les choix résidentiels des ménages qui peinent à trouver là où ils le souhaitent le logement dont ils ont besoin. Dans le Pays de Rennes, cette tendance s'applique à un contexte particulier :

- La ville-centre bénéficie d'un parc locatif social important. Il accueille des ménages à revenus modestes permettant de compenser la présence d'un parc privé aux prix sélectifs. La typologie du parc, assez diversifiée, permet d'y loger de petits ménages, qu'ils soient jeunes (étudiants ou jeunes actifs) ou plus âgés.
- La proche périphérie diversifie progressivement son parc de logements. Grâce à la construction neuve, la dominante pavillonnaire et familiale du parc est atténuée, mais elle reste très dominante ce qui ne freine pas le vieillissement des occupants en raison d'une urbanisation déjà ancienne.
- La périphérie plus lointaine, dont l'urbanisation est plus récente, reste d'abord caractérisée par l'accession à la propriété de jeunes ménages en habitat individuel bien que des programmes en habitat collectif y aient été développés.

Les politiques locales menées dans le Pays de Rennes (SCoT, PLH) ont été ambitieuses avec des résultats probants.

Les objectifs ont visé d'une part, à promouvoir une offre de logements suffisante pour répondre aux besoins des ménages sur tous les territoires et, d'autre part, à diversifier l'offre en termes de produits et de prix afin de donner la possibilité d'un réel choix aux ménages dans leur parcours résidentiel. Résultat de ces politiques, la production de logements neufs a fortement progressé dès 2005, avec pour effet une relative détente sur tous les segments du marché immobilier : loyers, logements neufs ou reventes, terrains à bâtir. Par ailleurs, la lutte contre la spécialisation de l'offre par territoire a permis une meilleure répartition du locatif social et un renforcement de l'accession sociale à la propriété.

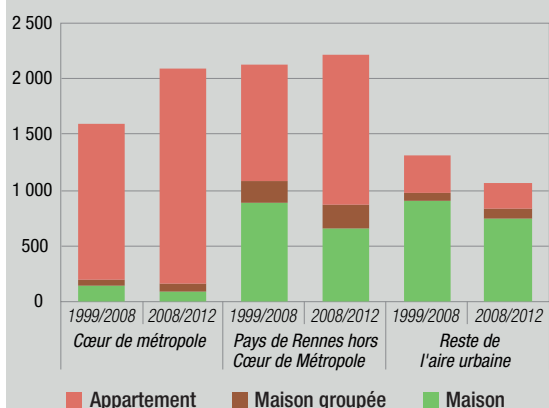
Cet effort de production a entraîné, dès 2008, un retournement de tendance démographique au regard des évolutions passées (1999-2008) : le Cœur de métropole et le Pays de Rennes enregistrent une reprise, la couronne d'agglomération maintient sa forte croissance de population et pour le reste de l'aire urbaine, une diminution de la croissance est observée. Mais l'année 2008 correspond aussi à la crise économique et immobilière. Elle a freiné la production de logements neufs et recentré les marchés immobiliers vers leurs segments traditionnels : le collectif privé en Cœur de métropole et l'accession à la propriété dans les couronnes. La crise a été amortie par des politiques publiques (plan de relance et dispositifs locaux d'aides au logement) qui ont soutenu la production neuve en évitant l'annulation de nombreux programmes privés.

Afin de se mettre en capacité d'accueillir la population attendue, un haut niveau de production de logements doit être maintenu. Or, entre 2006 et 2013, compte tenu de la baisse de la taille des ménages et du nécessaire renouvellement du parc, 2 200 logements supplémentaires par an ont été nécessaires pour simplement maintenir le volume de la population du Pays de Rennes. Si l'on ajoute les logements destinés à accueillir de nouveaux ménages, c'est plus de 5 000 logements qu'il faut envisager de construire par an. À l'estimation quantitative, se greffent des exigences incontournables :

- Limiter l'intensité de l'étalement urbain en assurant, au sein de la construction neuve, une part significative de logements en renouvellement urbain. Le potentiel existe dans toutes les communes, mais sa mobilisation suppose que de nombreux freins soient levés, tant sur le plan politique, technique que financier.
- Promouvoir la compacité des opérations nouvelles avec des formes urbaines économes en espace et préservant la qualité de vie.
- Assurer une production de qualité répondant aux normes thermiques nouvelles tout en maîtrisant les coûts.
- Favoriser la réhabilitation du parc de logements existants dont la modernisation, l'adaptation au vieillissement de la population et la mise aux normes environnementales, sont à terme les conditions de son maintien sur les marchés de l'immobilier.

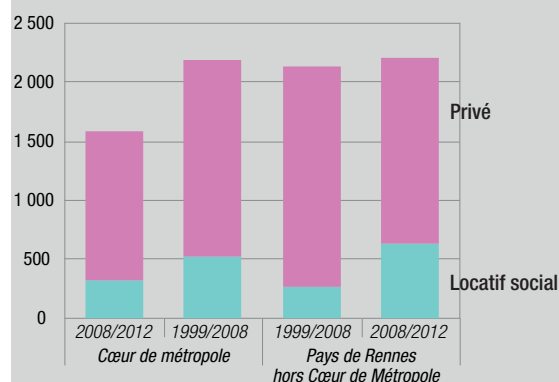
Dans le Cœur de métropole, la progression de la construction est notable et dans le reste du Pays de Rennes, pour un effort de production constant, les types de logements ont évolué vers plus de logements collectifs. Le nombre de logements locatifs sociaux dans la construction totale a nettement progressé aussi bien dans le Cœur de métropole que dans le reste du Pays de Rennes.

NOMBRE DE LOGEMENTS MIS EN CHANTIER PAR AN ET PAR TYPE
1999/2008 ET 2008/2012



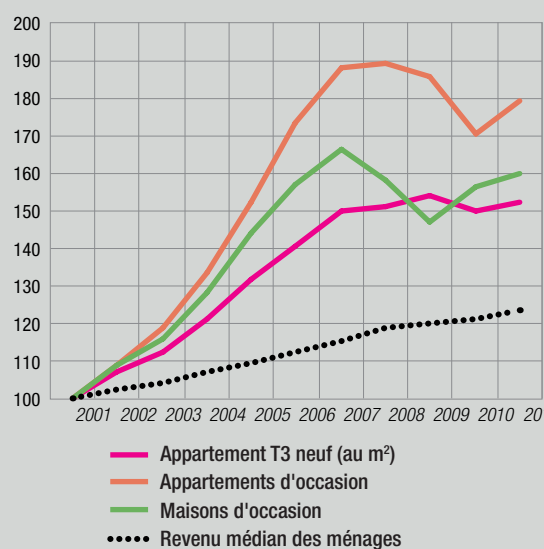
Sources : Sitadel, intercommunalités, traitements Audiar, données au 1^{er} janvier

NOMBRE DE LOGEMENTS MIS EN CHANTIER PAR AN PAR TYPE DE FINANCEMENT



Sources : Sitadel, intercommunalités, traitements Audiar, données au 1^{er} janvier

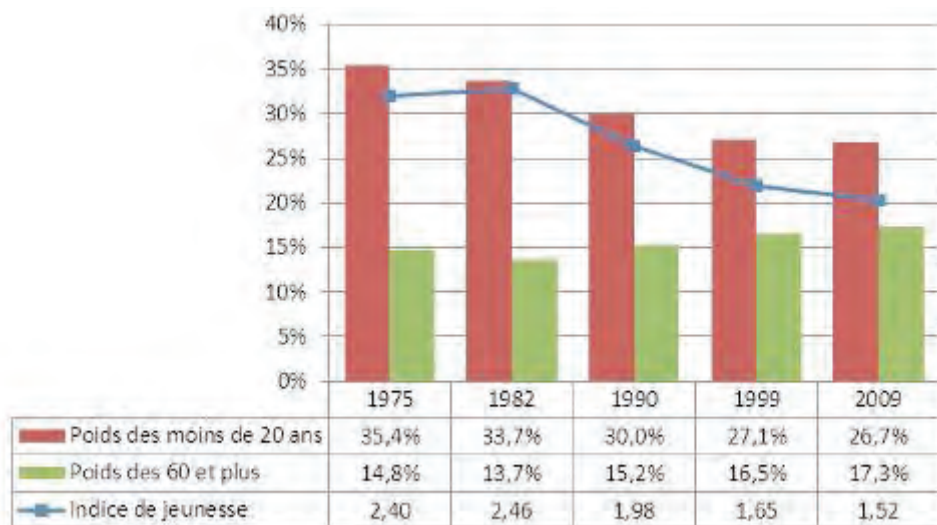
ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN DES LOGEMENTS NEUFS ET ANCIENS ET DU REVENU MÉDIAN
AIRE URBAINE DE RENNES (LIMITES 1999) - BASE 100 EN 2001



Sources : INSEE, Ecln, Perval, traitements Audiar. Aire urbaine, limites 1999

À partir de 2000, les prix de l'immobilier s'envolent et s'écartent fortement du niveau de revenu moyen des ménages. Malgré la crise, il n'y a pas eu de réajustement des prix des logements notables.

ÉVOLUTION DE L'INDICE DE JEUNESSE DE L'AIRE URBAINE DE RENNES



L'indicateur de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle des 60 ans et plus. Avec un indice de jeunesse relativement élevé, l'aire urbaine de Rennes voit tout de même son indice de jeunesse baisser en lien avec le poids de plus en plus fort des 60 ans et plus.

Un fort attachement à une cohésion sociale fragilisée par les effets de la « crise » et le vieillissement de la population

En termes d'inégalités, l'aire urbaine de Rennes est moins exposée à la pauvreté, au chômage et aux inégalités de revenus que bien d'autres grandes métropoles. Les écarts de revenus sont en moyenne plus resserrés entre les plus modestes et les plus aisés : si on n'y est pas beaucoup plus riche, on y est surtout moins pauvre à toutes les échelles : ville centre, communauté d'agglomération, aire urbaine. Plus précisément, la ville centre, où cohabitent un parc social important et les catégories les plus aisées, concentre les écarts de revenus les plus forts. Dans le périurbain, où la population est davantage homogène en termes de revenus à mesure qu'on s'éloigne de la ville centre, la concentration de difficultés sociales est moindre mais plus problématique. Contrairement à Rennes et sa périphérie, les ménages les plus fragiles n'y bénéficient pas des avantages de la centralité et des politiques publiques améliorant leur quotidien. Avec les effets de la « crise », qui a d'abord touché les plus pauvres et les plus jeunes, des difficultés nouvelles d'accompagnement social se font jour en termes d'accès à l'emploi, au logement, aux transports, à l'énergie, aux services publics essentiels. La pauvreté monétaire progresse dans la Ville de Rennes mais aussi dans les couronnes périurbaines où actifs sous-employés, chômeurs ou encore précaires (surreprésentés dans les familles monoparentales et chez les jeunes), sollicitent davantage l'aide sociale, les organismes HLM... Le nombre de familles monoparentales progresse sur tous les territoires et même, ces dernières années, très fortement en dehors du Cœur de métropole.

Face à ce contexte, la **qualité du lien social** n'en demeure pas moins **un atout et un facteur essentiel de résilience face aux mutations économiques**.

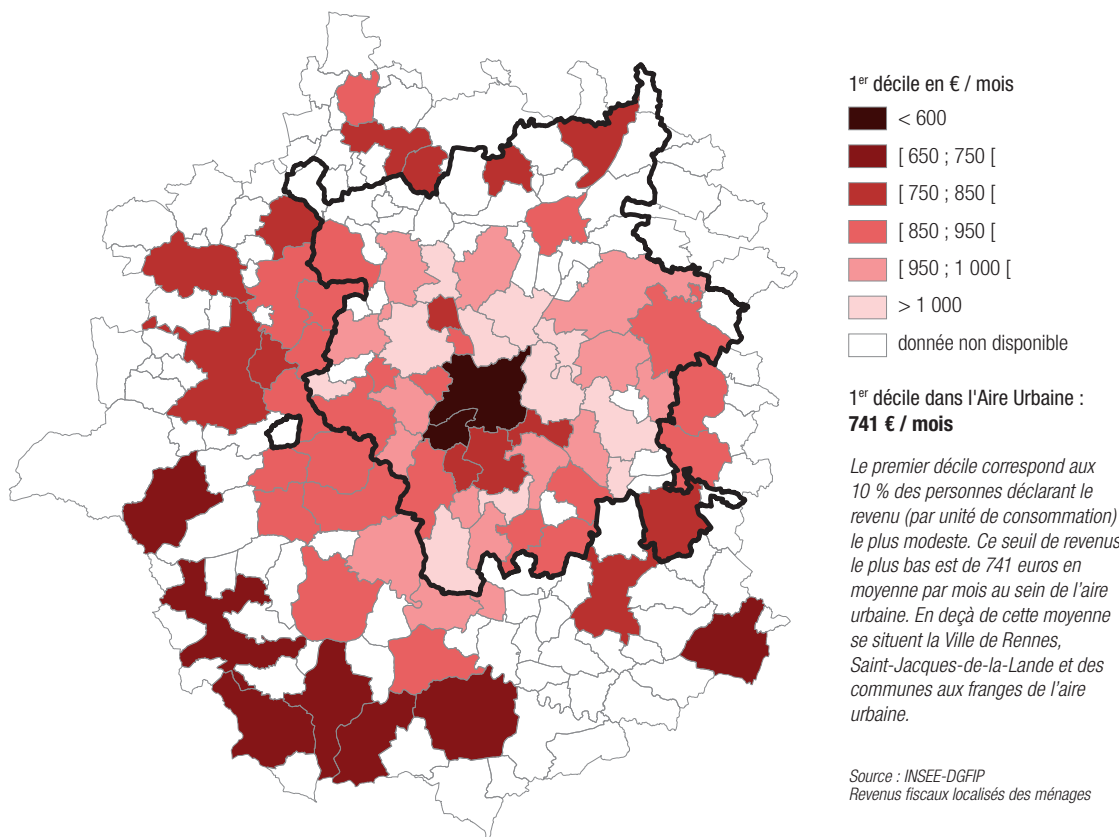
Elle s'exprime de diverses manières :

- Des valeurs communes sont partagées par les acteurs du territoire. Attachée à la notion d'humanisme, la croissance se décline dans l'attachement à la cohésion sociale avec la conviction que solidarité et qualité de vie sont à la fois un résultat et un facteur de développement.
- Le bon niveau de formation constitue l'un des meilleurs remparts face à l'exclusion. En 2009, parmi les principales aires urbaines françaises (hors Paris), Rennes se situe en haut de tableau pour ses performances scolaires : au 2^e rang pour le meilleur taux de scolarisation des 2-5 ans (80 %) et des 18-24 ans (66,8 %). Sa population⁵ est également l'une des plus diplômées : au 2^e rang pour les titulaires d'au moins un certificat d'études primaires et au 4^e rang pour la part des diplômés du supérieur.
- La vitalité associative, culturelle et citoyenne est un aspect essentiel de la cohésion et de la richesse de la vie sociale : l'engagement associatif y est très actif, comme c'est le cas en Bretagne, couvrant un large spectre de la vie sociale ; la participation aux différents scrutins électoraux reste plus élevée qu'au plan national ; les démarches participatives sont nombreuses manifestant l'existence de solutions variées pour associer les citoyens à la démocratie⁶ ; soit autant d'indices de l'intensité des liens sociaux.
- La coopération institutionnelle est aussi une com-

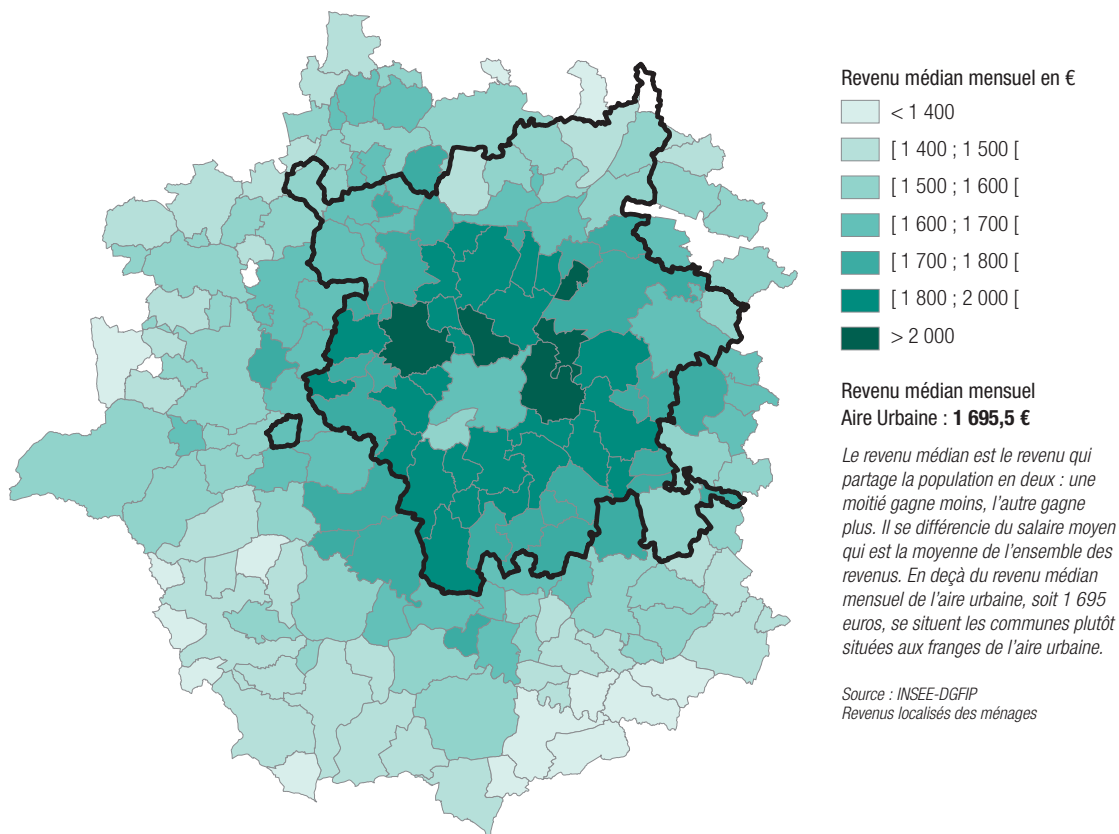
⁵ Population non scolarisée de 15 ans et plus.

⁶ « Désirs d'habitants ? Désirs d'élus ? ». Analyse des initiatives et des dispositifs existant en matière de participation des habitants à Rennes Métropole. Audiar – Janvier 2011.

1^{ER} DÉCILE (REVENUS FISCAUX 2011 PAR UNITÉ DE CONSOMMATION)



REVENU MÉDIAN MENSUEL (REVENUS FISCAUX 2011 PAR UNITÉ DE CONSOMMATION)



posante singulière de la culture territoriale où le travail en réseaux et le multi-partenariat induisent souvent une capacité d'innovation de proximité et d'expérimentation de dispositifs pionniers. Les intercommunalités, les Pays, les instances de concertation (Codespar⁷), les maisons de l'emploi et de la formation (MEIF⁸ du bassin de Rennes), les réseaux d'entreprises, etc. sont autant de lieux d'intelligence territoriale.

Parmi les principaux enjeux de cohésion sociale qui vont se poser au territoire, le **vieillessement de la population** est l'un de ceux-là. Même si Rennes est la deuxième grande aire urbaine la plus jeune de France, après Lille, le territoire sera aussi concerné : les plus de 60 ans constitueront à l'horizon 2030, dans le Pays de Rennes, 24 % de la population contre 17 % en 2008. Les conséquences seront multiples et d'abord en termes de dynamique démographique : le solde naturel va baisser et toucher de facto l'un des moteurs de la croissance démographique de l'aire urbaine. Mais les effets sociaux du vieillissement interpellent les choix d'urbanisme dans leur capacité à anticiper les besoins en logements face à la dépendance mais aussi pour adapter l'offre de services au cadre de vie des personnes âgées souhaitant vieillir chez elles ou dans leur quartier. La mutation des centres des communes périurbaines se pose d'autant plus que les futurs comportements restent très incertains : évolution des modes de vie, migration résidentielle des jeunes retraités, niveau des pensions... Plus globalement, le vieillissement réinterroge les pratiques d'aménagement et de planification afin de favoriser la mixité intergénérationnelle, développer une offre de transports efficiente, privilégier la proximité des commerces et des services, mailler les structures de soins et d'hébergement pour personnes âgées. Soit autant d'éléments qui concernent aussi l'ensemble de la population.

LA MOBILITÉ DANS LE PAYS DE RENNES

Des habitants mobiles

La mobilité est aujourd'hui une nécessité. Il faut pouvoir se déplacer pour aller travailler, faire des courses, voir des amis ou encore déposer des enfants à des activités sportives ou culturelles. Elle représente pour beaucoup un engagement important que ce soit en temps, en argent ou en termes d'organisation.

Les habitants du Pays de Rennes sont très mobiles. On compte quatre déplacements par habitant et par jour dans l'agglomération, 3,3 pour les résidents du Pays de Rennes hors agglomération. Ce chiffre traduit la multiplicité des activités : travail, achats, loisirs, accompagnement des enfants aux activités... Les habitants du Pays de Rennes sont fortement engagés dans la mobilité en termes de kilomètres parcourus, d'organisation de leur vie et de temps. Ils consacrent aux mobilités urbaines entre 50 et 55 minutes par jour. Ce budget temps a peu varié ces dernières années. Les experts s'accordent pour dire que le temps moyen de déplacement urbain est plutôt stable autour d'une heure par jour dans les grandes agglomérations françaises hors région Ile-de-France. Le développement des réseaux routiers et des vitesses a permis, au cours des vingt dernières années, des gains multiples (élargissement des choix résidentiels des ménages, extension des bassins de main d'œuvre pour les entreprises, de l'accessibilité aux loisirs...) mais n'a pas permis de réduire le temps global consacré aux déplacements quotidiens.

De 80 à 85 % des kilomètres parcourus en voiture

Autre point important lié à cet élargissement des espaces de vie et de travail et à leur fragmentation, le volume important des kilomètres parcourus : 6 millions, chaque jour, par les résidents de Rennes Métropole, soit environ la moitié des kilomètres générés sur le territoire de l'agglomération. L'analyse n'est pas exhaustive à l'échelle du Pays de Rennes, le volume est probablement en croissance compte-tenu du dynamisme démographique du territoire ; plus de résidents, cela se traduit par des kilomètres parcourus supplémentaires, d'autant plus que les distances parcourues par personne ont progressé légèrement sur la période récente dans les agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants. Néanmoins, la donnée est suffisamment éclairante pour pointer l'importance de l'enjeu tant en matière de coûts pour les ménages que de nuisances sur l'environnement (émissions de Co₂ et de polluants). Sur le Pays de Rennes, 80 à 85 % des kilomètres parcourus le sont en voiture. Rennes Métropole a chiffré les émissions annuelles de Co₂ liées au trafic routier à

⁷ Conseil de développement économique et social du Pays et de l'agglomération de Rennes.

⁸ Maison de l'emploi, de l'insertion et de la formation professionnelle..

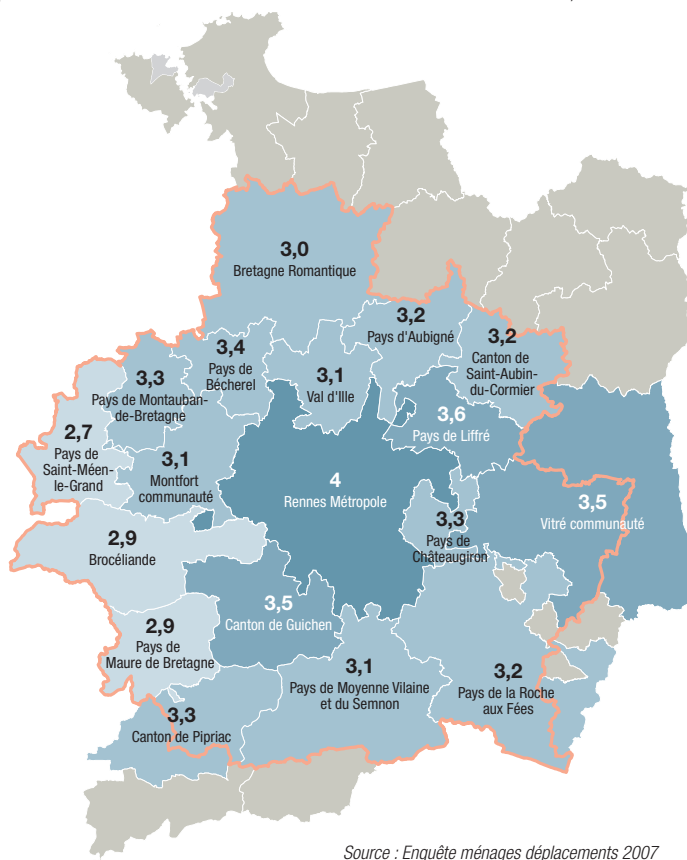
un million de tonnes par an, situation proche de celle observée sur la période 2005-2007.

À ce jour, le partage de voitures est encore marginal. Le taux d'occupation des voitures est ainsi de 1,29 pour tous types de déplacements dans Rennes Métropole (familles, loisirs...) et a fortiori le chiffre varie peu à l'échelle du Pays de Rennes. Pour les déplacements domicile-travail, le taux dépasse à peine la personne par voiture : 1,03. Ces chiffres n'évoluent quasiment pas depuis 15 ans et correspondent aux ordres de grandeur observés dans les autres agglomérations françaises.

Une relation domicile-travail qui se distend

Les déplacements domicile-travail ne sont plus majoritaires mais restent importants en volume et concentrés sur des tranches horaires resserrées le matin, plus étalées en fin de journée. En 2010, au sein de l'aire urbaine, on comptabilise 275 000 actifs dont 107 000 actifs hors Rennes Métropole. Sur ces 107 000 actifs, seuls 26 % travaillent sur leur commune de résidence. Ils étaient 34 % en 1999. Sur Rennes Métropole (hors Rennes) seulement 22% des actifs vivent et travaillent dans la même commune. On peut donc s'interroger aujourd'hui sur la nature des liens entre ces deux entités que sont l'habitat et l'emploi. Cette déconnexion domicile travail est une tendance lourde. Il sera vain de croire qu'elle est uniquement dictée par les choix résidentiels et le coût foncier. Plusieurs enquêtes sur les modes de vie montrent que les ménages fondent leur choix de logement non pas seulement sur la base de critères fonctionnels, tels que la proximité à l'emploi ou aux transports en communs, mais plutôt sur des critères de cadre de vie (calme, présence de la nature, sécurité, etc.). De plus la bi-activité des couples et le temps de moins en moins long que l'on passe au travail (Ainsi, entre 1900 et 2005, le temps moyen annuel de travail d'un individu a quasiment été divisé

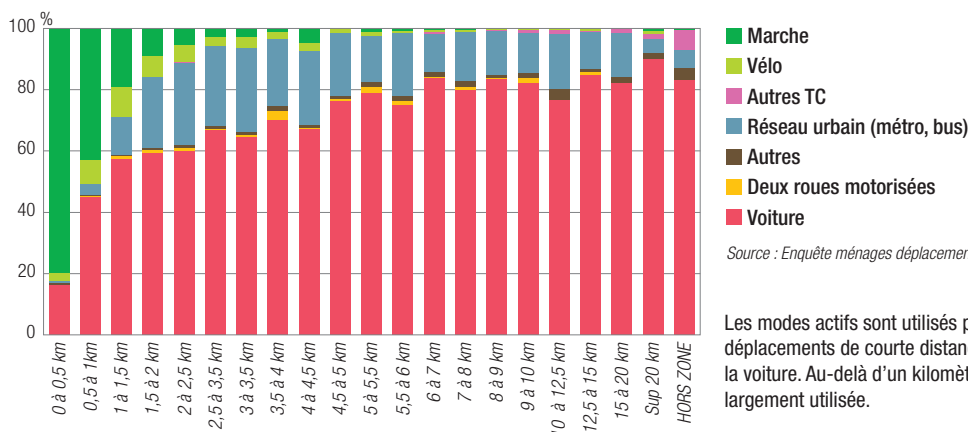
LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE SELON LES LIEUX DE RÉSIDENCE (NOMBRE MOYEN DE DÉPLACEMENTS PAR HABITANT ET PAR JOUR)



Sur l'aire urbaine d'étude, la mobilité n'est pas uniforme. Elle varie de 2,7 déplacements par habitant et par jour à 4.

par deux selon l'Insee) rend moins opérant le rapprochement domicile emploi. Second point, ces déplacements domicile-travail ne sont pas uniquement des déplacements périphérie-centre. Même s'ils sont nombreux à le faire (75 000 actifs soit 25 %), tous les actifs de l'aire urbaine résidant dans le périurbain ne travaillent pas à Rennes ou dans le Cœur de métropole. Plus de 40 000 (14 %) travaillent dans leur commune de résidence

PARTS MODALES SELON LES DISTANCES (RENNES MÉTROPOLE)



Les modes actifs sont utilisés pour les déplacements de courte distance mais également la voiture. Au-delà d'un kilomètre, la voiture est largement utilisée.

dans le périurbain. D'autres travaillent également dans une autre commune du périurbain proche ou plus éloignée (20 %). Il y a aussi 28 % des actifs qui habitent et travaillent dans le cœur de métropole, et vice-versa, 16 000 actifs (5 % des actifs de l'aire urbaine) résident dans le cœur de métropole et travaillent dans le périurbain rennais.

Dernier point, le transport en commun reste marginal pour les déplacements domicile-travail. Seulement 13 % des actifs de l'aire urbaine l'utilisent. Mais ce chiffre varie beaucoup suivant la distance au cœur de métropole et l'offre TC. Ainsi il est de 4,8 % sur l'aire urbaine en dehors de Rennes Métropole, 10,3 % dans Rennes Métropole hors Rennes et 25,8 % sur Rennes.

La notion de pôles d'échange : rôles et définitions

Les habitants du Pays de Rennes, très mobiles, réalisent la très grande majorité de leurs parcours en voiture. Ces déplacements sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre, coûtent cher et fragilisent les ménages à faible revenu. L'enjeu est donc, à l'échelle du Pays de Rennes, d'organiser l'urbanisation autour des réseaux de transport en commun et plus particulièrement en prenant appui sur les pôles d'échange multimodaux dont la majorité est encore à renforcer ou à créer.

En effet, les pôles d'échange constituent un maillon important dans l'organisation des transports et l'amélioration de leur performance. Ils permettent d'assurer le rôle d'interface entre les réseaux de transport en commun, les réseaux de proximité et les modes apaisés ; de valoriser leurs abords et leur fréquentation par une urbanisation plus compacte.

14 pôles d'échanges multimodaux (hors Coeur de métropole) de l'armature urbaine ont été identifiés. Lieux de la mobilité et lieux de vie, l'enjeu est de voir leur développement s'appuyer sur un réseau de 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 aménagés pour les voitures en stationnement d'échange, des points de dépôt rapide et une facilité d'accès par les modes actifs (bandes, pistes vélos, cheminements aménagés, signalétique adaptée ...). Ces pôles peuvent offrir également une information sur les offres de transport existantes et leurs horaires, proposer des fonctions commerciales liées aux déplacements (vente de titres ...).

Dans le Coeur de métropole notamment, le pôle d'échange sera un espace d'articulation des réseaux de transports. Il vise à faciliter les pratiques intermodales dans un espace précis en favorisant les échanges entre modes de transport de voya-

geurs tout en offrant agrément et services. Les pôles d'échange peuvent ainsi assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

Dans le Pays de Rennes, le mot « pôle d'échange » désigne des réalités très différentes. Schématiquement, quatre situations peuvent être mises en évidence :

1. le pôle d'échange multimodal de la gare de Rennes qui constitue, au cœur de l'agglomération, un interface unique entre les liaisons urbaines, interurbaines, régionales, nationales et internationales ;
 2. les pôles d'échange situés sur la première ligne de métro et l'axe bus Est - Ouest ;
 3. les gares ou haltes périurbaines majeures ;
 4. les stations de bus, arrêts de cars, « petites haltes » ferroviaires avec des pratiques de rabattement en voiture et des stationnements à proximité.
- On pourrait y ajouter les espaces de covoiturage qui sont aussi des lieux d'échange le plus souvent entre usagers de la voiture.

Les contextes urbains des pôles sont également très différents. Le pôle d'échange de la gare de Rennes est au cœur d'un grand projet urbain (Euro Rennes) avec de l'habitat et de multiples activités, des commerces et des équipements. Les pôles d'échange du métro sont également dans des environnements urbains et denses. Ils brassent une quantité importante de voyageurs.

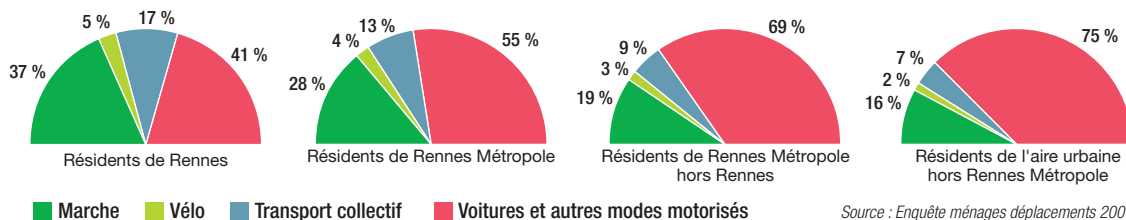
Dans les communes périurbaines situées à 15, 20 ou 30 kilomètres de Rennes, l'environnement des pôles d'échange est tout autre : les flux sont plus modestes, les formes urbaines sont également différentes. À Montreuil-sur-Ille, le pôle de la gare est à proximité du centre-bourg avec des commerces et des activités ; à l'Hermitage, la gare est également à proximité du centre-bourg et d'une entreprise importante du territoire. À Châteaugiron, le futur pôle d'échange, dont la localisation n'est pas encore définitivement arrêtée, se situerait dans un secteur résidentiel en développement à proximité d'équipements collectifs (terrains de sport, centre aquatique, équipement multifonctions).

Les trois premières catégories de pôles d'échanges constituent un véritable réseau sur lequel peut s'articuler l'armature urbaine du territoire du SCoT comme une partie de son développement.

Selon les territoires, des usages différenciés des modes de déplacement

Les ménages sont souvent multi-motorisés dans l'agglomération et l'aire urbaine. La voiture est largement utilisée par les habitants des couronnes. 70 à 75 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture. La marche y est nettement moins impor-

PARTS MODALES



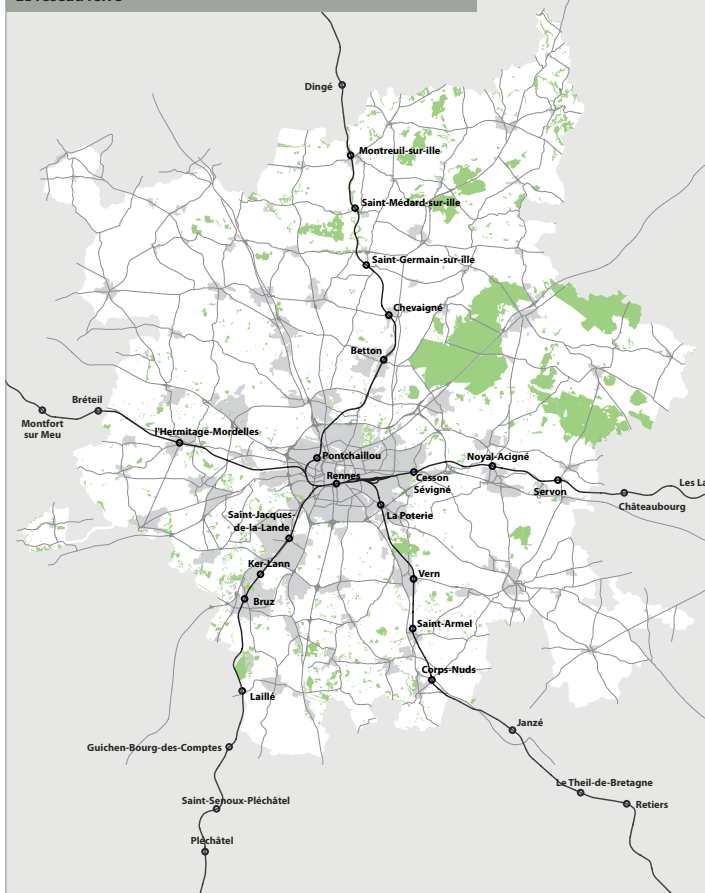
Source : Enquête ménages déplacements 2007

Une situation contrastée entre Rennes et le reste de l'aire urbaine en matière d'usage des modes de déplacement.

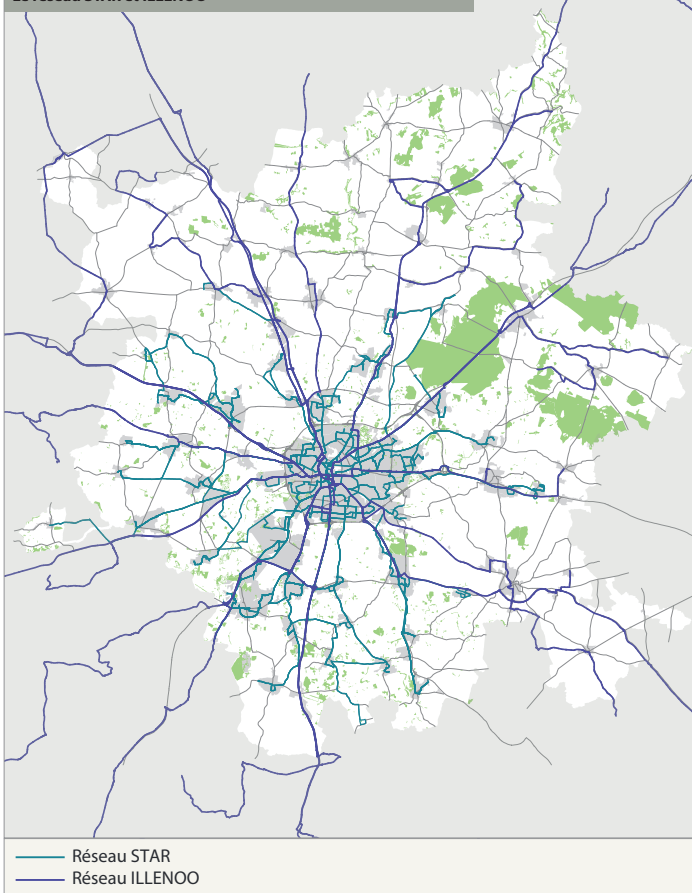
tante (entre 15 et 20 %), le vélo quasi inexistant (2 à 3 %) et les transports collectifs au-dessous de 10 %. À Rennes, la situation est différente. La marche, le vélo et le transport public représentent près de 60 % des modes de déplacement des rennais ; la voiture autour de 40 %. Les rennais sont motorisés mais n'utilisent pas nécessairement leur voiture. 17 % disposent d'une voiture mais ne l'utilisent pas pour se rendre au travail. Il est vrai que les offres sont très diversifiées. Les innovations en matière de mobilité ont été nombreuses ces dernières années : métro, lignes majeures de bus, TER, carte Korrigo, plateaux et rues piétonnes, zones 30, bandes et pistes cyclables... La marche à pied est restée à un haut niveau, autour de 37 % à Rennes, les transports publics ont fortement progressé (+ 6 points) et la part de la voiture a diminué (- 7 points, passant de 47 % à 40 %).

L'enjeu est aujourd'hui d'innover en matière de mobilité dans le périurbain en diversifiant les offres de mobilités et en travaillant sur l'agencement des espaces de proximité. Les solutions adaptées à la ville centre ou au cœur de métropole ne sont pas forcément pertinentes pour des territoires beaucoup moins denses. Par exemple, le transport public de masse avec des fortes fréquences fonctionne bien dans les espaces denses et ceci à un coût acceptable par l'utilisateur et la collectivité. Dans les espaces moins denses, les compromis sont toujours difficiles à trouver entre une offre attractive et des coûts d'exploitation maîtrisés. Dans l'agglomération, le coût d'exploitation d'un voyage en métro est de 0,55 euro, d'un voyage en bus urbain de 1,47 euro et d'un voyage en bus suburbain de 3,09 euros.

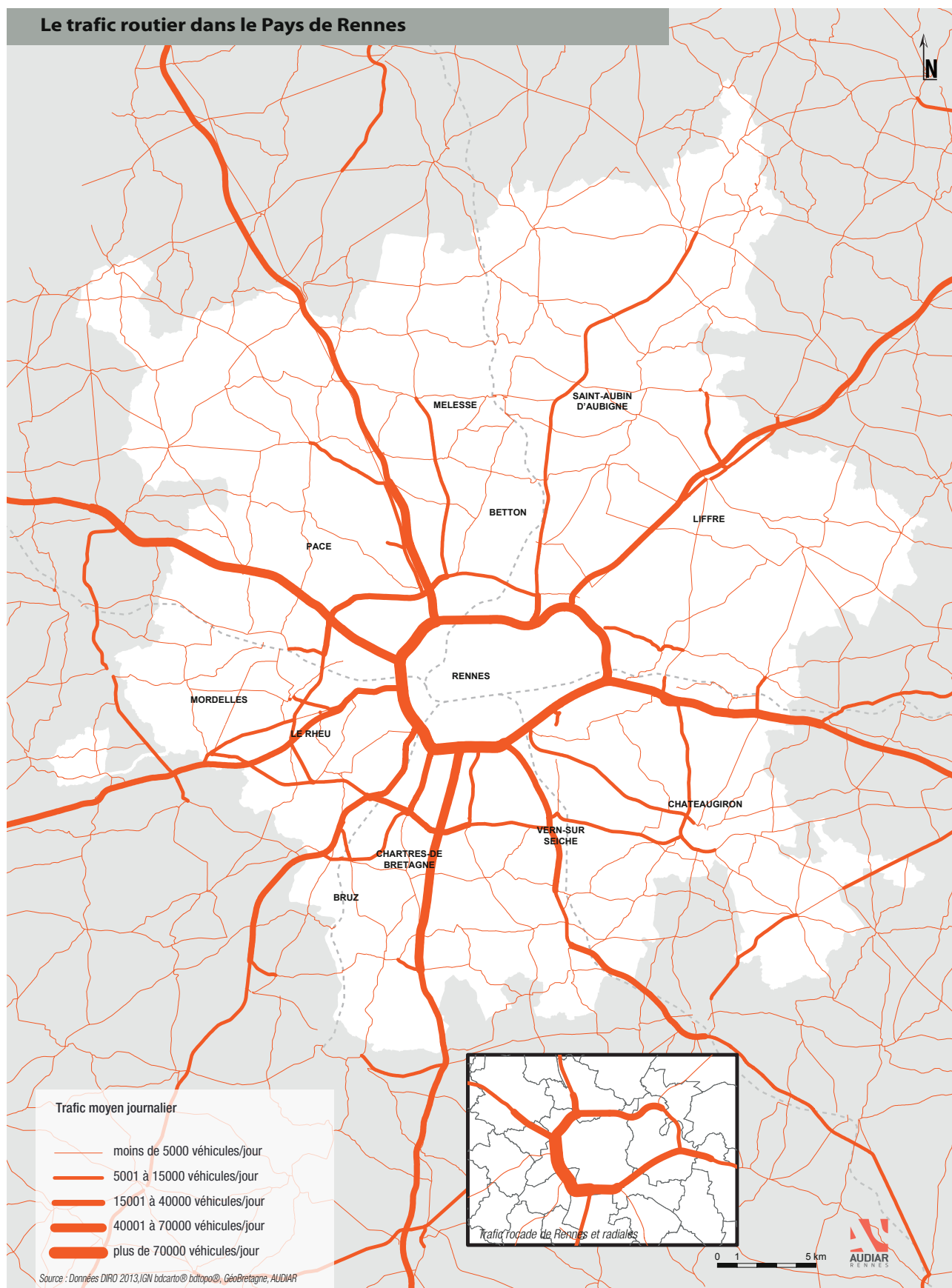
Le réseau ferré



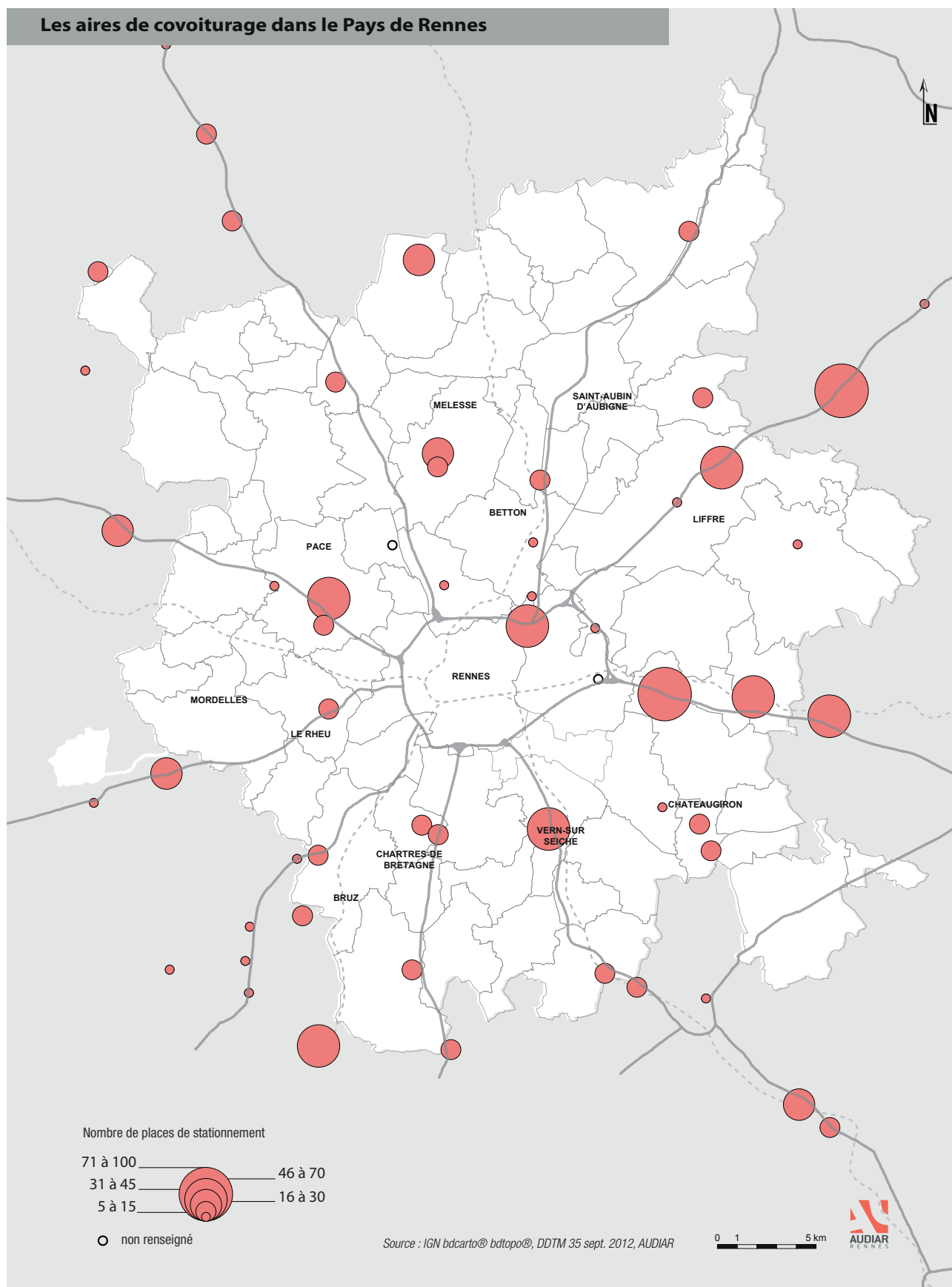
Le réseau STAR et ILLENOO



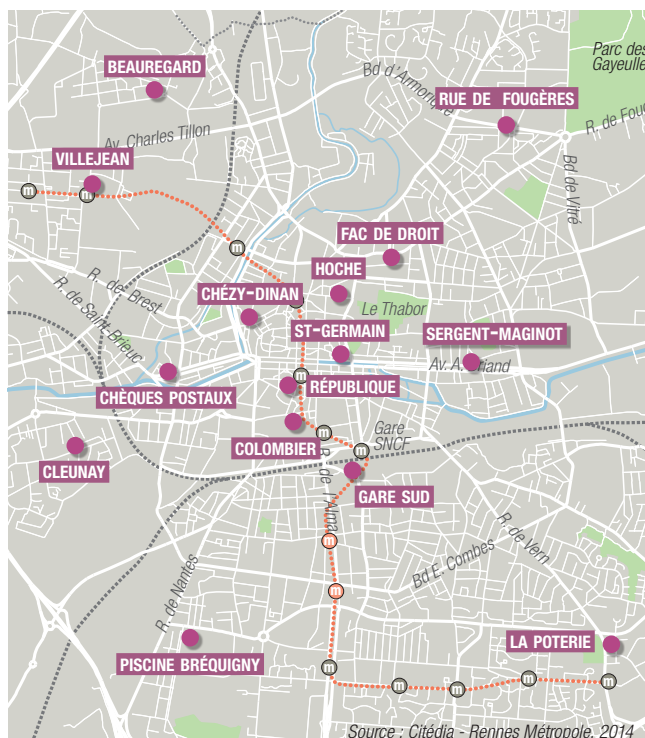
Le trafic routier dans le Pays de Rennes



Les aires de covoiturage dans le Pays de Rennes



VOITURES EN AUTOPARTAGE RENNES 2014



Un trafic routier toujours à la hausse avec des points de tension sur certains secteurs de la rocade et des pénétrantes

Les évolutions conséquentes de la fréquentation du transport public urbain (+120 % depuis la mise en service du métro et la réorganisation du réseau), du transport interurbain départemental, la percée du train dans le périurbain rennais, le développement du covoiturage... ne se traduisent pas par une baisse globale du trafic routier sur le territoire. Ce dernier est à la hausse (+1,7 % en 2010 ; + 1,3 % en 2011) et accompagne la croissance démographique du territoire. Toutefois, le rythme annuel de croissance est inférieur ces dernières années à celui constaté sur la période 2000-2005 où les taux de croissance moyens annuels étaient proches de 2,5 %.

Pour affiner ce constat, il convient de distinguer la situation à l'intérieur de la rocade et à l'extérieur. Tout d'abord, les volumes de trafic en jeu sont très différents. Ils sont dix fois inférieurs à l'intérieur de la rocade. Ensuite, la dynamique d'évolution est également différente : diminution importante du trafic à l'intérieur de la rocade entre 2001 et 2008 en lien avec le développement du transport public, stabilisation du trafic depuis 2009 ; poursuite de la croissance des trafics sur la rocade (+ 1,5 % en 2010 ; +1,6 % en 2011), les voies rapides ainsi que sur les autres routes périurbaines situées à l'extérieur de la rocade. Il convient de rappeler que la rocade est très proche de la zone urbaine dense et mélange à la fois du trafic

d'agglomération et des trafics régionaux, nationaux. Ces croissances de trafics se traduisent par des tensions sur certains secteurs de la rocade (notamment la rocade ouest, la plus chargée, avec plus de 100 000 véhicules par jour), de grandes voies d'accès à Rennes notamment sur les routes de Nantes (RN 137) et de Lorient (RN 24).

Ces engorgements, réduits sur certains secteurs par des aménagements, constituent un enjeu durable pour le territoire dans un contexte de croissance démographique et économique (problématiques de qualité de l'air, d'attractivité, de qualité de vie ...). Des solutions multiples sont étudiées et/ou en oeuvre. Elles passent par des aménagements, notamment routiers, mais également par des solutions alternatives (covoiturage, transports à la demande, modes actifs ...)

La répartition de l'emploi et de l'activité

Plusieurs critères guident le choix d'implantation des entreprises. Un des plus fondamentaux reste la proximité des infrastructures de transport. Sur le Pays de Rennes, la proximité de la route de Paris est un atout indéniable pour les entrepreneurs. L'accessibilité à la rocade sud est un critère déterminant. Les autres critères qui sont évoqués de manière récurrente par les entreprises sont les suivants :

- une offre immobilière ou foncière adaptée aux besoins et ce bien que les entrepreneurs aient tendance à réserver des espaces pour leur développement futur : terrains de taille adaptée au projet ;
- une main-d'œuvre disponible et qualifiée dans un bassin d'emploi le plus proche possible ; la desserte TC est en cela un atout bien que les études déplacements/entreprises montrent que la part des TC reste marginale ;
- une concentration suffisante de services aux entreprises et aux salariés et des aménités locales contribuant à la qualité de vie ;
- la proximité d'organismes de formation professionnelle, d'universités, de structures de recherche scientifique et de transfert de technologies permettant la mise en place de réseaux,
- des zones d'activités de qualité (espaces verts, intégration paysagère...).

Suivant ces critères l'offre immobilière doit s'adapter. Il existe peu de sites potentiels permettant de conjuguer besoins foncier, accessibilité, desserte de la zone pour les salariés sans porter atteinte aux fondamentaux paysagers. Cela explique leur positionnement parfois excentré des villes et centres urbains. Dans ces conditions, leur desserte par les transports en commun est difficile à réaliser car la population à desservir restera de toute façon faible et avec un besoin de transport spécifique (départ le matin, retour le soir). Sans évacuer la solution d'une

desserte TC, cette problématique de desserte des zones d'activités suppose donc d'autres approches. Ainsi, les plans de déplacements/entreprises, les solutions de co-voiturage à l'échelle des zones d'activités semblent bien plus prometteurs.

ment du potentiel industriel aurait des effets négatifs majeurs. En touchant l'un des moteurs de production de richesse, un mouvement de bascule du productif vers le résidentiel serait préjudiciable à l'attractivité globale de l'aire urbaine pour une raison simple : l'attractivité résidentielle de l'agglomération est induite à bien des égards par son tissu productif.

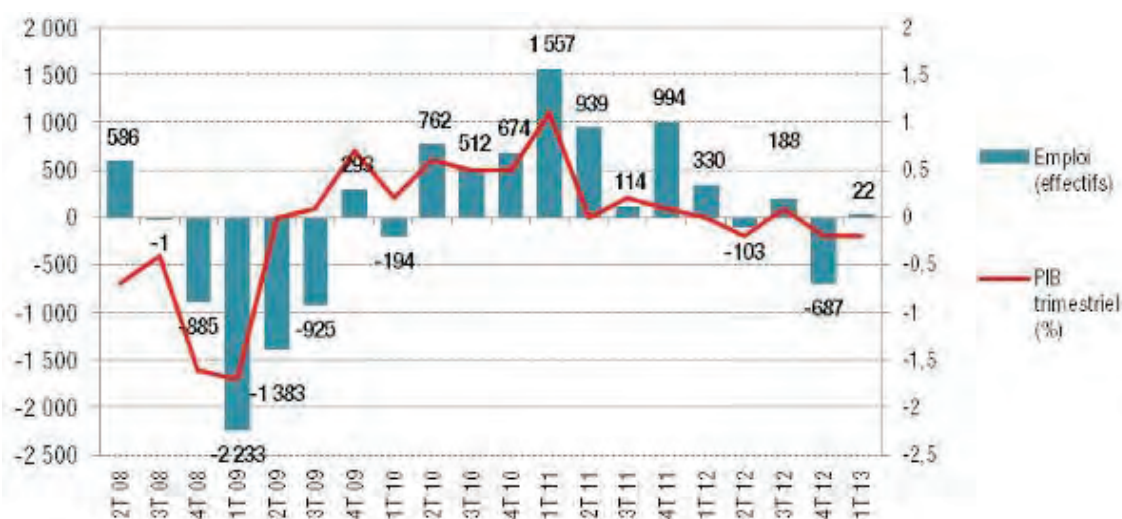
UNE ÉCONOMIE LOCALE CONFRONTÉE À L'ENJEU DU RENOUVELLEMENT INDUSTRIEL

Une forte dynamique des emplois productifs et résidentiels touchée par les effets de la « crise »

L'équilibre entre les emplois productifs d'une part et résidentiels et publics d'autre part est une force pour le développement du Pays de Rennes. L'une est attachée aux activités marchandes engagées dans une compétition nationale et internationale, l'autre couvre les besoins de la population (éducation, santé, commerce, restauration...). Ces deux aspects de l'attractivité économique assurent une équité dans la répartition de l'emploi, quelle que soit la taille de la commune et sa localisation. Au sein de l'aire urbaine de Rennes, l'emploi productif se localise d'abord sur les nœuds et le long des axes de circulation, mais aussi sur des points d'accroche historiques, tandis que la répartition de l'emploi résidentiel et public est plus homogène sur le territoire en lien avec l'essor démographique des communes. Si les effets de la crise des « subprimes » de 2008 ont été amortis dans l'agglomération grâce à la dynamique résidentielle, à long terme en revanche, l'affaiblisse-

L'acquis de ces quinze dernières années (1995-2010) est remarquable. La dynamique économique de l'aire urbaine de Rennes reste forte. Le nombre d'emplois salariés privés (2/3 des emplois totaux) a progressé de 40 % soit la 4^{ème} plus forte croissance des métropoles régionales derrière Montpellier, Toulouse et Nantes. Les quinze dernières années sont marquées par la montée en puissance des services en lien avec l'externalisation d'emplois industriels (intérim, services opérationnels...), l'essor des services aux personnes mais aussi la croissance du secteur des technologies de l'information et des télécommunications. L'industrie automobile est le seul secteur ayant connu une baisse de ses emplois. Avec une dynamique de l'emploi privé plus forte que la moyenne des métropoles régionales, Rennes a été néanmoins durement touchée par la crise en 2008 et 2009 avec une perte totale de 6 500 emplois salariés privés sur deux ans. Des secteurs d'activités ont été très exposés comme l'automobile, la construction et l'emploi intérim associé. L'aire urbaine n'a retrouvé son niveau d'emploi de mi-2008 que quatre années après, soit en 2012, confirmant ainsi sa capacité de résilience. Si le cœur productif a été touché, l'emploi résidentiel a progressé.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ DE L'AIRE URBAINE DE RENNES ET DU PIB FRANÇAIS DE 2008 À 2013

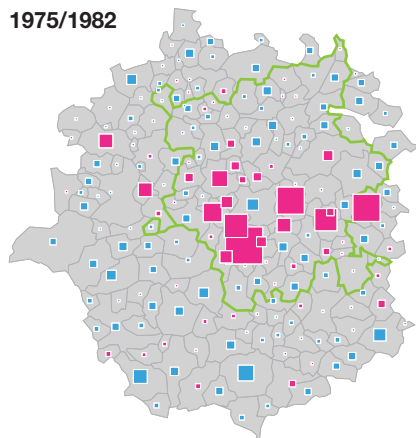


Source : URSSAF Cellule statistique Bretagne (données CVS) – INSEE.

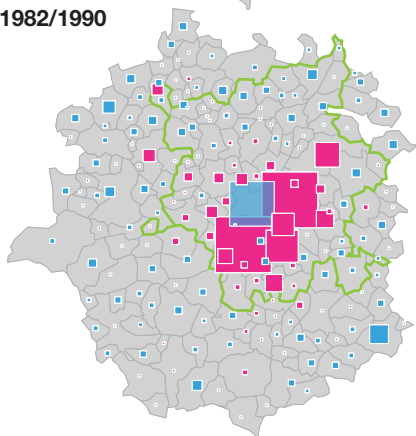
L'emploi salarié privé représente les deux tiers des emplois totaux et sont les plus réactifs aux effets cycliques de l'économie. L'industrie, dont l'automobile en particulier, le bâtiments et l'intérim associé ont concentré le plus dur de la crise en 2008 et 2009, tandis que le reste de l'aire urbaine a mieux résisté compte tenu de la croissance des emplois résidentiels.

EMPLOIS PRODUCTIFS

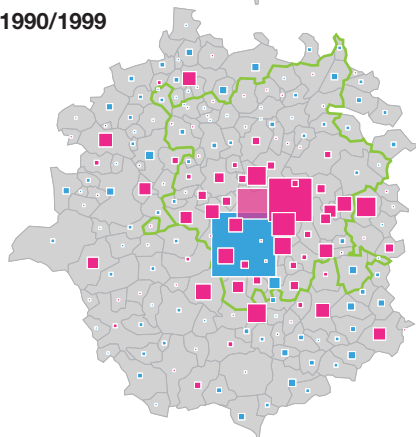
1975/1982



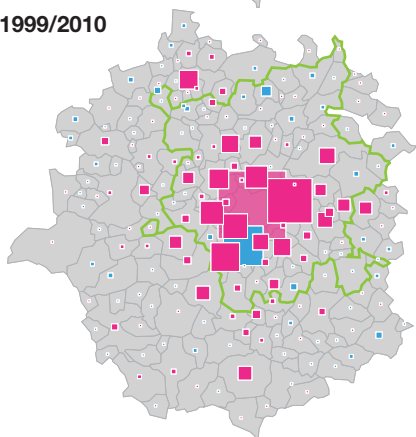
1982/1990



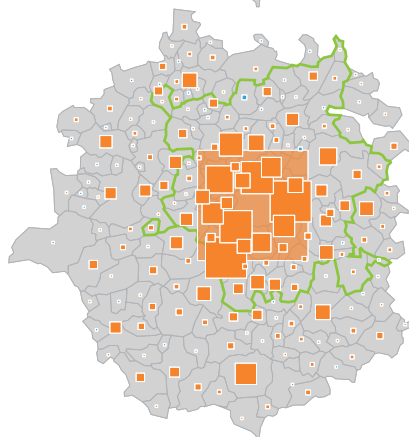
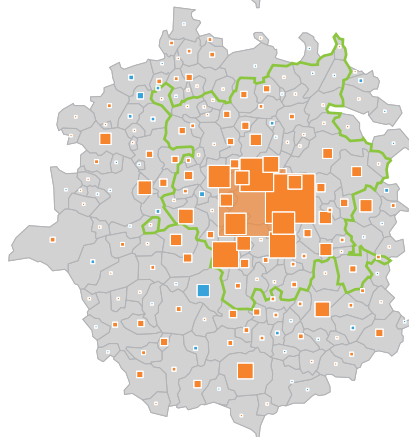
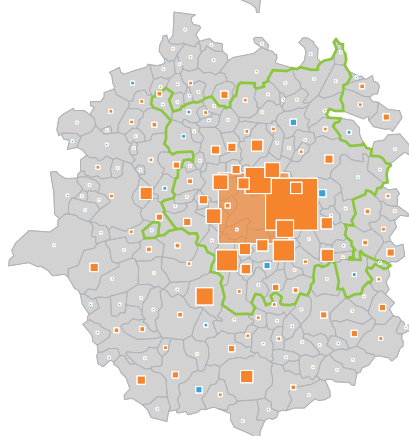
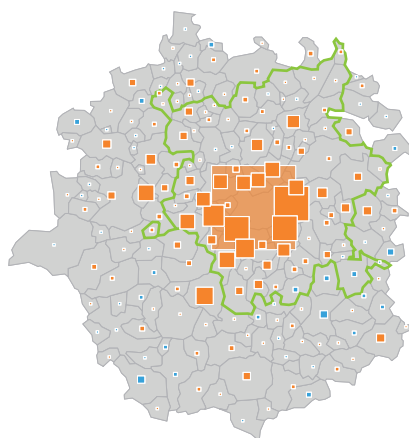
1990/1999



1999/2010



EMPLOIS RÉSIDENTIELS ET PUBLICS



Gain annuel moyen



Périmètre SCoT

Les emplois résidentiels et publics sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristiques. Elle comprend notamment la construction, le commerce de détail, le transport de voyageurs, hôtel et restaurant, banque assurance, administration publique, enseignement, santé, action sociale...

Les emplois productifs sont déterminés par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Réalisation AUDIAR - AOÛT 2013
Source : BD CARTHO® IGN© - INSEE RGP

Les perspectives économiques et d'emploi sont difficiles à cerner⁹. Dans l'aire urbaine où l'emploi public concentre un quart des emplois, le secteur public ne devrait plus jouer, comme auparavant, un rôle d'accélérateur de croissance ou d'amortisseur des crises conjoncturelles. Au niveau national, la crise de la dette souveraine fait en effet peser sur les budgets publics et sociaux une contrainte forte qui va limiter les effets redistributifs. Le transfert du moteur de croissance du secteur public vers le secteur privé va générer des adaptations structurelles d'autant moins prévisibles que des filières industrielles sont pilotées hors de l'agglomération : PSA, I&R Orange et d'autres entreprises comparables. Passé le choc industriel de ces dernières années, le rythme de remplacement par des activités pérennes et la construction d'un secteur productif moderne fait peser de lourdes responsabilités sur la recherche, l'innovation, la formation des salariés et les politiques de « filières ». La transition énergétique et ses effets sur la création de nouvelles filières économiques, liées en particulier aux énergies renouvelables et aux économies d'énergie, sont encore mal connus. Ce réel potentiel est susceptible de créer des emplois pérennes et non délocalisables.

Les emplois résidentiels et publics sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristiques. Elle comprend notamment la construction, le commerce de détail, le transport de voyageurs, hôtel et restaurant, banque assurance, administration publique, enseignement, santé, action sociale...

Les emplois productifs sont déterminés par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournée principalement vers les entreprises de cette sphère.

Des piliers industriels fragilisés ou face à des enjeux lourds

Les spécificités économiques du Pays de Rennes résident dans la forte présence des industries agroalimentaire, automobile et celles des technologies de l'information et des télécommunications. Les activités métropolitaines supérieures privées mais aussi les nombreux services opérationnels (nettoyage, sécurité, intérim, logistique...) accompagnent le développement de ces industries à la fois en termes d'innovation, de production et de distribution. Mais les piliers industriels historiques sont soumis à de fortes évolutions qui affectent l'emploi et fragilisent la cohésion sociale.

- **L'industrie automobile** évolue dans un contexte de repli de la demande en Europe dont les conséquences se font sentir sur le volume d'activité de PSA La Janais et de ses équipementiers. Face à des surcapacités de production, les outils industriels se reformatent et la stratégie des grands groupes se repositionne sur des marchés internationaux plus porteurs. La réduction de l'activité de PSA, passée de 10 000 salariés en 2004 à 5 600 en 2012 et 4 100 en 2013, se double d'un enjeu spécifique de compétitivité liée à la capacité de ses fournisseurs à diminuer le prix de leur livraison à l'usine d'assemblage. Le site a fait l'objet d'un « compactage » laissant des locaux d'activités et du foncier ouverts à des opportunités de ré-industrialisation. Encourager la modernisation du parc automobile permettrait d'aller vers l'objectif d'un parc de véhicules légers en circulation à faible consommation.
- **Les industries agroalimentaires** restent dynamiques mais sont confrontées à trois défis d'une autre nature : écologique, économique et sanitaire. Le modèle de production agricole doit évoluer vers des modes plus raisonnés et des produits à plus forte valeur ajoutée octroyant à l'innovation un rôle déterminant. Le modèle économique est en outre fragilisé par un effet de ciseau : la hausse des matières premières et de l'énergie face à un prix de vente à la grande distribution en recul-stagnation. Le contexte reste toutefois porteur avec des opportunités de croissance liées aux besoins d'une Europe vieillissante et d'une population mondiale plus nombreuse.
- **Le numérique**, véritable secteur « phare » basé sur l'électronique, l'informatique, les télécommunications et ses convergences technologiques, est confronté à des défis complexes : l'internationalisation pour amortir de lourds investissements, la diversification des donneurs d'ordres pour des SSI rennaises très centrées sur le marché des télécoms et défiées par le off-shore (Inde...) et enfin, l'intégration des usages dans l'élaboration des solutions numériques afin qu'ils soient plus en phase avec le besoin des utilisateurs. Dans ce contexte, le soutien du programme national des « investissements d'avenir » aux TIC devrait en conforter les capacités d'innovation.
- **La construction**, filière plus classique, est soumise aux aléas conjoncturels. Touchés par la chute de la construction neuve depuis la « crise » de 2008, le secteur est amené à des évolutions structurelles. La nouvelle donne énergétique induit des adaptations davantage en termes de compétences et d'organisation qu'en termes techniques. Les enjeux liés aux formes urbaines, à la mixité des opérations, à l'adaptation aux besoins... sont essentiels et à concilier avec une équation finan-

⁹ Laurent Davezies, *La crise qui vient, la nouvelle fracture territoriale*, Seuil 2012.

cière difficile : maîtrise des coûts, perspectives incertaines du marché de l'habitat et solvabilité des ménages.

Des leviers de diversification économique

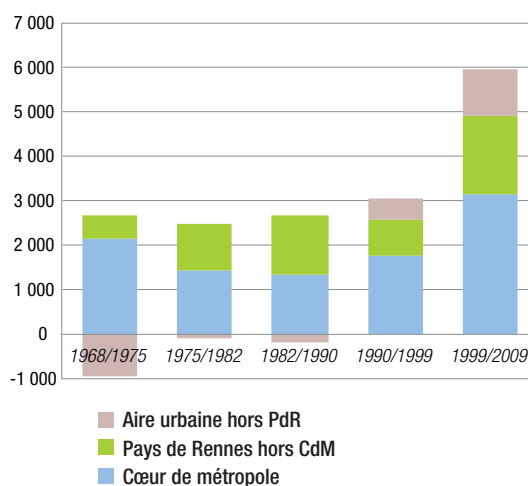
La mutation de ces secteurs industriels nécessite une diversification du portefeuille économique de l'agglomération afin de générer de nouveaux relais de croissance et des emplois diversifiés. Ce renouvellement industriel peut s'appuyer sur les filières historiques, des marchés porteurs et un écosystème d'appui à l'innovation. C'est le cas de quatre « filières » :

- **Les éco-activités** recèlent des potentiels de développement dans de multiples domaines : la mobilité dé-carbonée, mobilisant des innovations en termes de motorisation, de matériaux ou de numérique ; l'écoconception afin d'accompagner la transition écologique, en particulier dans la filière du bâtiment avec l'éco-construction et l'éco-rénovation ; l'eau où les enjeux de qualité nécessitent des outils de mesure, de suivi et de contrôles performants... Le cluster dédié aux éco-activités, Eco Origin, a pour mission de relever les défis de l'économie verte.
- **L'alimentation, le bien-être et la santé** sont à l'origine du développement de grands groupes et de start-up innovantes. Le vieillissement de la population, l'impératif de sécurité alimentaire, le lien entre santé et alimentation représentent des voies de diversification (nutrition, e-santé, sécurité alimentaire...). Les biotechnologies ouvrent plus globalement des voies d'innovation dans la santé humaine et animale, la cosmétique, l'environnement et les industries agro-alimentaires. D'autres atouts permettent la création d'entreprises dans ce secteur : l'incubateur Emergys, la dynamique du Gépôle Ouest Mer Agro Santé, le cancéropôle Grand Ouest ou encore les pôles de compétitivité Valorial et Mer.
- **Le numérique**, avec son potentiel de recherche et d'innovation, public ou privé, est un avantage compétitif du territoire dont peu de métropoles françaises peuvent se prévaloir. La créativité numérique (technologies innovantes et création de contenus) est soutenue par un pôle compétitivité à vocation mondiale Images & Réseaux et, dans le cadre des investissements d'avenir, par l'Institut de recherche technologique B-Com. Les services du technopôle Rennes Atalante et la Société d'accélération du transfert de technologie (SATT Ouest Valorisation), dédiée à la valorisation de résultats de recherche publique, complètent ces atouts.

– **Le secteur public**, en particulier la Défense, est aussi porteur d'un environnement favorable au développement. L'Armée compte 5 700 civils et militaires répartis sur une 20e d'unités dont l'Ecole supérieure d'application des transmissions à Cesson-Sévigné et la DGMA-MI à Bruz, spécialisés dans les systèmes d'information, la guerre électronique et les systèmes de missiles, et aux relations importantes avec le potentiel TIC rennais. Une « Silicon Vilaine militaire » pourrait se structurer autour des compétences liées à la cyberdéfense militaire.

– **Le tourisme** est un secteur d'activité à ne pas négliger avec des effets positifs non négligeables : environ un million de nuitées hôtelières et un million d'excursionnistes accueillis. Les retombées économiques restent importantes : 240 millions d'euros estimés par an et 9 200 salariés dans le Pays de Rennes. L'ouverture du centre des Congrès, corrélée à une meilleure offre hôtelière, l'arrivée de la LGV Loire-Bretagne et enfin les grands projets urbains de l'agglomération sont susceptibles d'avoir des effets positifs en sachant toutefois que la notoriété touristique de Rennes et de son Pays reste à développer.

LES GAINS ANNUELS D'EMPLOIS



Source : Insee, RGP, RP.

Les évolutions depuis 1968 marquent le processus de métropolisation avec un essor de filières industrielles et d'activités porteuses d'innovation et de développement de la sphère productive (informatique, ingénierie...). Les activités résidentielles, en réponse aux besoins de proximité des habitants se montrent également dynamiques.

NOUVEAUX CONSOMMATEURS, NOUVEAUX COMMERCES : L'ORGANISATION ET LA NATURE DU DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DU PAYS DE RENNES IMPACTÉES

Le commerce remplit plusieurs fonctions. Il est une composante essentielle de l'économie du Pays de Rennes, source d'emploi et d'activité, mais il concourt également activement à la qualité de vie, à la dynamique du lien social et à l'animation des centres villes/centre-bourg.

Le modèle commercial actuel réinterrogé

Quatre tendances lourdes affectent les lieux et les formes de commerces :

- La mutation des comportements des consommateurs : les aspirations des individus se renouvellent (achat plaisir, lieux conviviaux, articulation commerces-services-activités ludiques) avec un attachement moindre à la possession des produits (location, occasion) ;
- Les évolutions socio-démographiques de la société : vieillissement de la population (le panier d'achat moyen d'une personne de + 70 ans chute significativement), diminution de la taille des ménages, part croissante des familles monoparentales ;
- La révolution technologique bouscule les schémas traditionnels par le développement du e-commerce, des achats en ligne, l'utilisation massive du portable et de ses applications pleinement appropriées par les jeunes générations, l'offre de nouveaux acteurs... ;
- Les facteurs macro-économiques : les contraintes financières des ménages liées à la « crise » économique mais aussi le renchérissement des coûts de l'énergie, du coût du travail en particulier dans les pays émergents, des matières premières... impactent également le commerce.

Le diagnostic réalisé en 2011 a fait des hypothèses sur le plancher commercial à développer à horizon 2022 à partir du niveau d'équipement commercial existant, de projections démographiques et sociologiques des arbitrages des ménages en matière de consommation (pouvoir d'achat, logement, énergie, téléphonie...), de la montée en puissance du e-commerce. En croisant l'ensemble de ces facteurs une enveloppe de potentiel de développement commercial de l'ordre de + 9 000 m² à + 108 000 m² à créer d'ici 2022 a été identifiée; l'impact du développement du e-commerce expliquant en grande partie cet écart. Cette fourchette exprime un potentiel global à l'échelle du territoire tous commerces confondus. Elle ne permet cependant pas d'éclairer les impacts de ces développements sur le territoire en fonction de leur localisation (centralité ou pas, niveau de la commune d'implantation dans l'armature urbaine...), de la nature des commerces concernés (réponse

à un besoin courant, occasionnel, exceptionnel) ou encore de l'ampleur des développements (saupoudrage de petites surfaces ou concentration sur quelques sites). Cette fourchette est à mettre en perspective avec la progression de 61 000 m² de surfaces commerciales de plus de 300 m² sur la période 2006-2012.

Aussi, peu de marges de développement en surfaces nouvelles se dégagent à moyen terme confirmant ainsi que le modèle du commerce doit évoluer en faveur d'un développement qualitatif des sites et non pas de l'évolution significative des surfaces.

Un tissu commercial dense et actif

Le Pays de Rennes, capitale régionale, et l'ensemble de sa zone d'influence, enregistre une forte croissance démographique. Selon tous les scénarios à 2030, elle ne devrait pas faiblir. Cette dynamique assure une augmentation régulière du potentiel économique et des capacités de chiffre d'affaires pour les commerces du territoire qui participent ainsi à la création de richesse.

Le commerce de détail est un important pourvoyeur d'emplois¹⁰. Il est le deuxième employeur privé du Pays de Rennes avec près de 19 000 emplois dont 15 000 emplois salariés privés fin 2011. Au total, ceux-ci représentent 8,5 % des emplois salariés privés du Pays et sont concentrés majoritairement (56 %) dans les établissements de plus de 50 salariés. C'est un secteur qui connaît une stabilité globale de ses effectifs, malgré la crise.

L'offre commerciale dans le Pays de Rennes est très dense : près de 6 850 locaux commerciaux fin 2011, 870 000 m² de plancher commercial et plus de 500 enseignes nationales y sont présentes. Elle est globalement saine : la part de locaux commerciaux non occupés est faible et en repli (8,7 % contre 10,1 % en 2006). Cette grande diversité d'offre assure une réponse de bon niveau à la demande des habitants du territoire. Le territoire n'est néanmoins pas exempt d'un risque de friches commerciales qui touche déjà certaines agglomérations.

À noter que pour la première fois, la croissance démographique du Pays de Rennes, entre 2006 et 2011, ne s'est pas accompagnée d'un développement du nombre de locaux commerciaux mais simplement de celui du plancher commercial (+ 11 % des surfaces de vente entre 2006 et 2011, soit 61 000 m²).

Ce développement du plancher commercial a un impact en termes de consommation d'espace. Sur la période 2001-2010, 11 nouvelles polarités commerciales ont été créées en extension urbaine. Si on y ajoute les extensions des zones commerciales existantes, ce sont près de 130 ha qui ont été urbani-

¹⁰ Cf. « Emplois dans le commerce sur le Pays de Rennes » - Codespar, novembre 2013..

sés, soit 6,7% de la consommation totale d'espaces naturels et agricoles sur la période. Le commerce représente ainsi 20% de la consommation d'espace à vocation d'activités sur la période 2001-2010.

Le commerce crée de la richesse. Le chiffre d'affaires des commerces du Pays de Rennes est estimé à 3 milliards d'euros en 2011, en hausse de 13 % par rapport à 2006. 400 millions d'euros viennent d'habitants extérieurs au Pays confirmant ainsi l'attractivité du territoire et de son offre commerciale. Les habitants du territoire consomment presque exclusivement sur le Pays. Le niveau d'évasion est très faible : 4 % seulement des dépenses des habitants sont ef-

fectuées en dehors du territoire, dont les trois-quarts par la vente à distance. Cette évasion s'est réduite par rapport à 2006 particulièrement en équipement de la maison (Ikea, Alinéa) mais elle est susceptible d'évoluer rapidement au profit de la vente à distance.

Le Pays est un territoire de projets et d'innovations commerciales sur lequel les opérateurs (enseignes, investisseurs) sont prêts à investir et manifestent régulièrement leur volonté de s'y implanter ou s'y développer. Ainsi le commerce, secteur d'emplois et de croissance économique pour le territoire, porte des enjeux de mutations profondes qui réinterrogent la vision classique de l'organisation et du développement commercial passant par l'attribution de surfaces supplémentaires.

L'organisation commerciale multipolaire du Pays de Rennes impacte l'aménagement du territoire

L'impact fort des sites commerciaux majeurs du Pays sur le territoire

Le Pays de Rennes se caractérise par un nombre important de sites commerciaux majeurs qui jouent un rôle structurant en termes d'aménagement du territoire. Ces sites génèrent des flux très conséquents pour le motif achat. Près de 30 millions de flux de clientèle sont évalués chaque année sur les 11 principaux sites majeurs et plus de 16 millions pour le seul centre-ville de Rennes. En termes d'occupation de l'espace, ils représentent également une emprise foncière importante de 635 ha.

Ces sites portent le rayonnement commercial du territoire et répondent à des besoins diversifiés des consommateurs notamment pour les achats occasionnels ou exceptionnels. Grâce à leur offre tant quantitative que qualitative, ces sites bénéficient d'une fréquentation importante et d'une attractivité large. Au nombre de 11, ils constituent un maillage commercial atypique qui marque la spécificité du territoire par rapport aux agglomérations françaises de taille comparable.

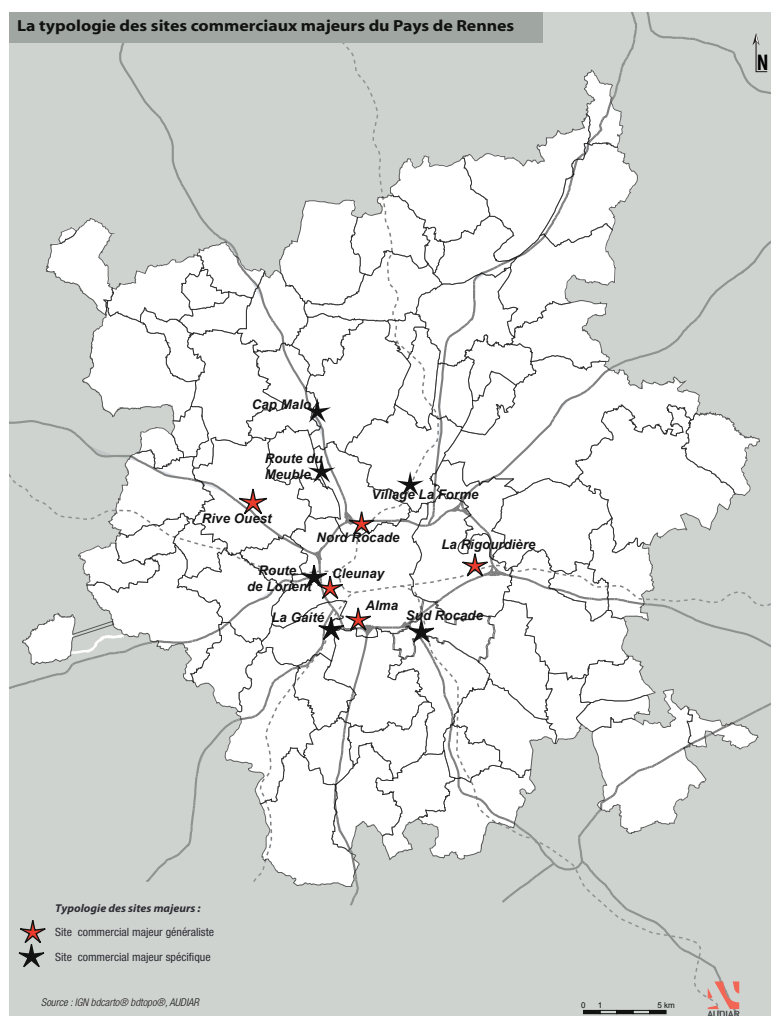
Ces sites n'ont pas cependant pas tous la même fonction.

On distingue deux types de sites majeurs :

- les sites majeurs « généralistes », souvent situés à proximité de quartiers d'habitat important, qui couvrent l'ensemble des besoins (occasionnels, exceptionnels mais également courants) ;
- les sites majeurs « spécifiques » qui, couvrent seulement les besoins occasionnels et exceptionnels, hors besoins courants.

Les sites commerciaux majeurs sont peu différenciés entre eux en raison d'une offre commerciale assez similaire et d'une démultiplication des mêmes enseignes présentes parfois sur 3 ou 4 sites à la

	Pôles de l'armature urbaine		Sites en discontinuité des secteurs d'habitat et indépendants de l'armature urbaine
	Coeur de métropole	Pôles structurants de bassin de vie	
Sites majeurs généralistes	Alma Nord Rocade Cleunay Rigourdière	Rive Ouest	
Sites majeurs spécifiques	Sud Rocade Gaité Route de Lorient	Cap Malo	Village La Forme Route du Meuble



fois. Autre particularité locale, les consommateurs sont nomades : la moitié des ménages du Pays de Rennes fréquentent au moins 5 pôles majeurs régulièrement (au moins une fois par mois). La fluidité de la rocade, sa forte utilisation et le maillage en sites majeurs induisent cette multi fréquentation, génératrice de nombreux déplacements à l'intérieur du Pays au motif des achats. Ainsi, pour les consommateurs, les sites commerciaux du Cœur de métropole, situés le long de la rocade, constituent un continuum commercial. Ils passent aisément de l'un à l'autre en fonction des occasions de déplacements liées au travail ou aux loisirs, des offres promotionnelles... L'accès facile à un appareil commercial diversifié est cependant de nature à permettre au territoire de mieux résister à la progression du e-commerce.

Les sites majeurs sont principalement localisés autour de la rocade de Rennes, dans le Cœur de Métropole, qui concentre habitants et emplois. Cependant, quatre sites majeurs se sont développés en dehors du Cœur de Métropole.

Le site des Longchamps, situé au cœur d'un quartier d'habitation et d'une zone d'emplois importants,

n'est pas considéré comme un site commercial majeur à part entière car il bénéficie d'une moindre fréquentation et ne capte pas de flux importants de fait de sa situation géographique. Néanmoins, il est traité à l'échelle du SCoT et figure dans le DAC en raison des enjeux d'urbanisme et de mutations spécifiques à ce secteur géographique.

Le centre-ville de Rennes

Premier site commercial du Pays de Rennes, le centre-ville de Rennes représente quelques 1 750 commerces actifs, 16,5 millions de passages annuels et un chiffre d'affaires estimé à 480 millions d'euros (soit 15 % du chiffre d'affaires estimé du Pays de Rennes). Sa densité et sa diversité commerciales portent l'animation de la ville, contribuent à l'image et à la notoriété du territoire en lien avec ses fonctions économiques, culturelles et récréatives. Aussi, le centre-ville de Rennes a un rôle singulier dans l'armature urbaine et dans l'organisation commerciale. Il bénéficie également de l'attractivité du métro et d'équipements phares, notamment culturels d'une capitale régionale comptant 210 000 habitants. L'enjeu est de développer sur le centre-ville des

CARACTÉRISTIQUES DES SITES COMMERCIAUX MAJEURS

Typologie des sites	Plancher commercial ¹ en m ² 2013	Emprise foncière des sites en ha 2013	Flux annuels générés sur le site en 2011	Nombre de ménages réguliers ² en 2011	Nombre d'habitants en zone 1 ³ du site 2011	Nombre de lignes de bus Septembre 2013	Nombre de passages de bus par jour ordinaire Septembre 2013
Sites commerciaux majeurs de rayonnement du cœur de métropole							
Centre-ville de Rennes	43 500		16,3 millions	175 000	397 000	Métro Desserte optimale	
Alma	45 500	20,5	6,2 millions	85 000	112 000	Métro 2 lignes STAR (3 et 33)	178
Rocade Nord	85 000	105	4,6 millions	58 000	100 000	7 lignes STAR (2, 4, 8, 30, 52, 68, 78)	5 arrêts de 118 à 274
Cleunay	15 800	13	4,5 millions	52 000	144 000	1 ligne STAR (9)	246
Rigourdière Cesson	15 480	12,5	3,5 millions	40 000	73 000	2 lignes STAR (67, 167ex)	74
Sites commerciaux spécifiques du cœur de métropole							
Rocade Sud	57 700	43	2,3 millions	55 000	120 000	1 ligne STAR (33)	76
Route de Lorient	23 600	139	NR	NR	NR	4 lignes STAR (11, 54, 55, 56)	9 arrêts de 90 à 290
Gaité	17 900	9,5	1 million	21 000	10 000	4 lignes STAR (6, 33, 57, 90)	330
Sites commerciaux de rayonnement situés sur deux pôles de bassin de vie							
Rive ouest	45 600	48,7	3,5 millions	39 000	19 000	2 lignes STAR (65, 77)	132
Cap Malo	43 700	65	1,5 millions	33 000	85 000	1 ligne Illenoo (8C)	4
Sites commerciaux de rayonnement spécifique situés en dehors des pôles de l'armature urbaine							
Route du meuble	56 500	146,7	1,3 millions	22 000	45 000	2 lignes STAR (52, 68) + 2 lignes Illenoo (8,15)	8 arrêts de 30 à 78
Betton – village forme	27 600	32	1,1 millions	25 000	72 000	0	0

¹ Plancher commercial : surfaces commerciales des commerces de plus de 300 m² et des ensembles commerciaux existants ou autorisés en CDAC.

² Régulier : au moins une fois par mois.

³ Zone dont la fréquentation du pôle atteint plus de 75 %.

En gras, les lignes de bus majeures c'est-à-dire les lignes à forte fréquence et à forte capacité.

NR Non renseigné.

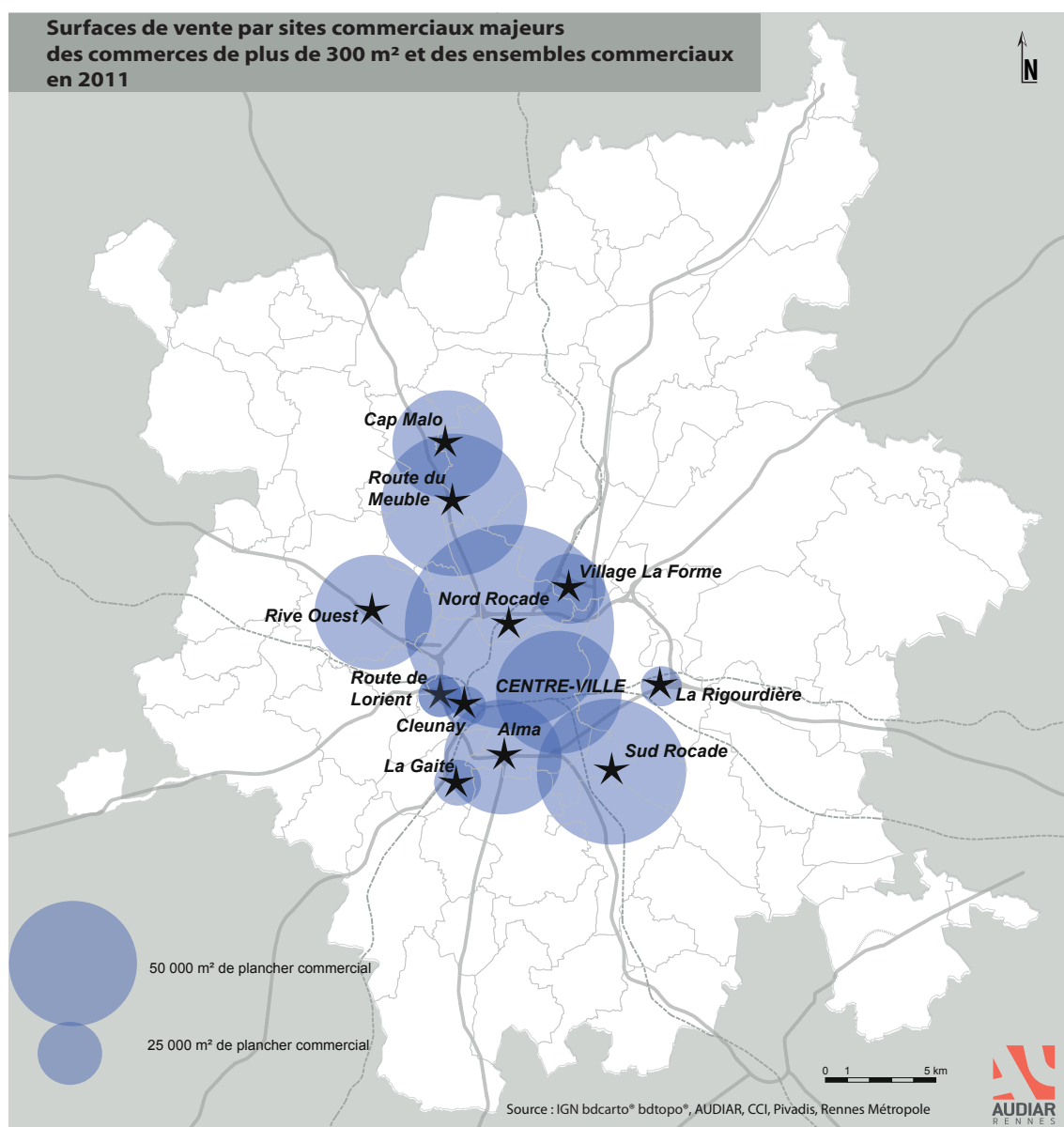
concepts innovants susceptibles de marquer sa singularité, de moderniser son offre commerciale notamment sur des sites emblématiques (Colombia, 3 Soleils, principales rues piétonnes, Visitation...) mais aussi de poursuivre la valorisation de l'environnement urbain (rétablissement des continuités piétonnières et commerciales, mobilier urbain...) afin de maintenir le centre-ville dans son rôle de première centralité du territoire.

Les sites majeurs du Cœur de métropole

Après le centre-ville de Rennes, Alma et Nord Rocade présentent grâce à leur galerie marchande et à leurs enseignes attractives (Conforama, Darty, Truffaut...) une capacité à attirer de nombreux clients. Ces sites, les plus anciens du territoire, sont ancrés dans les « représentations collectives » des habitants notamment de l'aire urbaine qui fréquentent ces lieux

avec habitude. Ils sont également localisés dans les secteurs d'habitat et d'emplois denses du Cœur de métropole et bénéficient ainsi d'une zone primaire de chaland substantielle. Alma et Nord Rocade sont des sites majeurs généralistes qui couvrent un panel très large de produits. Ils sont susceptibles de répondre à la fois aux besoins courants de populations vivant ou travaillant à proximité et à des besoins plus exceptionnels. Leurs localisations sur les tronçons les plus fréquentés de la rocade en font aussi des sites aisément desservis. Au-delà de la modernisation des galeries commerciales réalisée (Alma, Leclerc Saint-Grégoire) ou déjà autorisée (Grand Quartier), l'enjeu de ces sites est l'ouverture sur les quartiers d'habitat et l'amélioration de leur qualité urbaine, dans le cadre de projet global.

Le site Sud Rocade présente un rayonnement important sur des achats occasionnels et exception-



nels, notamment sur le bricolage, l'équipement de la maison et le sports-loisirs. Néanmoins, cette zone monofonctionnelle est fragilisée par ses difficultés d'accessibilité et un besoin de recomposition et de modernisation de certains espaces. Les enjeux de ce site sont de développer la mixité pour rompre la mono fonctionnalité de ce secteur, recréer une urbanité valorisante et retrouver des connexions avec le centre-ville de Chantepie.

Deux autres sites majeurs du Cœur de métropole, Cleunay (Rennes) et Rigourdière (Cesson) développent une activité commerciale généraliste importante mais sur une zone d'influence beaucoup plus courte. Ils couvrent ainsi les besoins d'une population correspondant à un bassin principalement infra pays.

Les sites commerciaux de la Route de Lorient et de la Gaité à Saint-Jacques sont localisés sur des entrées de ville principales (Rennes-Lorient ; Rennes-Redon) qui justifient des projets d'aménagements urbains, des améliorations qualitatives et des connexions renforcées vers la ville. La Route de Lorient, dans un contexte de mutation économique profonde, a vocation à se restructurer. En effet, ce pôle d'activités mixtes associant commerces de gros et commerces de détail présente un enjeu de modernisation et de restructuration qui s'intègre dans un travail de requalification d'une des entrées majeures de la ville de Rennes.

Les autres sites majeurs situés en dehors du Cœur de métropole

Deux sites de rayonnement localisés sur des pôles structurants de bassin de vie

Rive Ouest (Pacé) est un site généraliste de rayonnement. En plus de couvrir l'ensemble des besoins d'un bassin de vie, il rayonne également bien au-delà des limites du Pays notamment grâce à l'enseigne IKEA. Cette dynamique de rayonnement sera renforcée par le projet d'extension qui concerne une offre commerciale en Culture-Loisirs, Équipement de la personne, Électrodomestique, Décoration... en complément de nouveaux services. Ce site est également desservi par les transports en commun avec des fréquences régulières et bénéficie d'une accessibilité routière performante.

Cap Malo (Melesse / La Mézière) est un site spécifique de rayonnement. Son rayonnement est également adossé à une offre de loisirs importante : cinéma multiplexe, bowling, soccer, golf... et de restauration. Il couvre également les besoins occasionnels et/ou exceptionnels d'un large bassin de vie. Sa déconnexion physique des communes de la Mézière et de Melesse justifie qu'il ne se soit pas développé de besoins courants sur le site.

Deux sites spécifiques déconnectés de l'armature urbaine

Le site de la Route du Meuble présente un rayonnement important et singulier du fait d'une concentration de surfaces liées à l'équipement de la maison. Rayonnant sur une large zone géographique, il est fréquenté de manière exceptionnelle par la clientèle. Aussi, son fonctionnement est déconnecté de celui de l'armature urbaine. En outre, son linéaire constitué de trois séquences distinctes concerne cinq communes sans lien avec leurs centres-villes.

Le site de Village La Forme à Betton isolé et distant du centre-ville est indépendant de l'armature urbaine. Il développe une offre commerciale sur la thématique sports-forme-loisirs qui lui confère un rayonnement spécifique sur le territoire.

Un enjeu de modernisation et d'adaptation des sites majeurs

Si les sites commerciaux majeurs recèlent d'incontestables atouts, ils sont également porteurs d'importants enjeux de modernisation et d'adaptation.

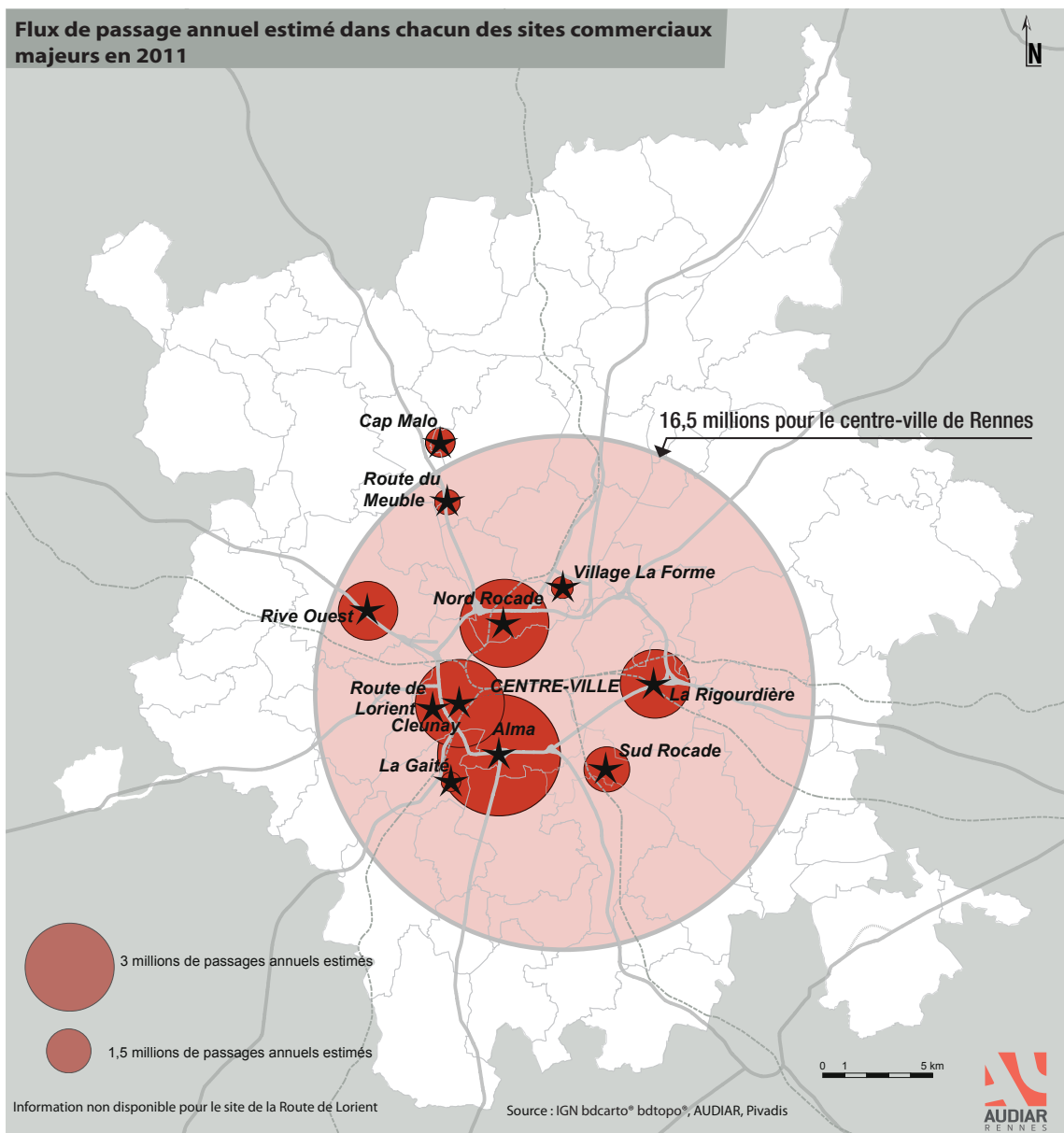
La montée en puissance de la vente à distance (e-commerce et autres formes dérivées) bouleverse les équilibres commerciaux dans certains secteurs d'activités (vêtements, chaussures, livres, disques, musique, jouets...) et limite le rayonnement commercial du Pays de Rennes (notamment pour les ménages les plus éloignés géographiquement). En 2011, le e-commerce ne représente que 1,5 % des dépenses des ménages du Pays de Rennes mais sa montée en puissance, à l'horizon 2020, peut impacter l'activité de commerces physiques et de sites potentiellement vulnérables du fait d'une faible différenciation de leur offre, de leur éloignement géographique, de leur déconnexion avec la ville, l'habitat, l'emploi...

Les sites commerciaux majeurs ont une zone d'influence dépassant pour certains les limites du département. Ils doivent donc être en capacité, à l'avenir, de maintenir cette attractivité par une nécessaire modernisation, améliorant leur qualité architecturale, paysagère et environnementale, leur accessibilité et leur différenciation commerciale.

Les sites du Cœur de métropole, en lien étroit avec la ville et conjuguant proximité de l'habitat, des emplois, des services, desservis par des transports en communs performants (métro, lignes majeures du bus, nombreuses lignes secondaires) sont les mieux placés pour répondre aux enjeux du commerce de main. L'enjeu en termes d'aménagement du territoire est fort.

Les pôles structurants de bassin de vie

Les pôles structurants de bassin de vie bénéficient d'une offre commerciale attrayante pour les habitants du bassin de vie. Peuplés et bien dotés en em-



CARACTÉRISTIQUES DE PÔLES STRUCTURANTS DE BASSIN DE VIE

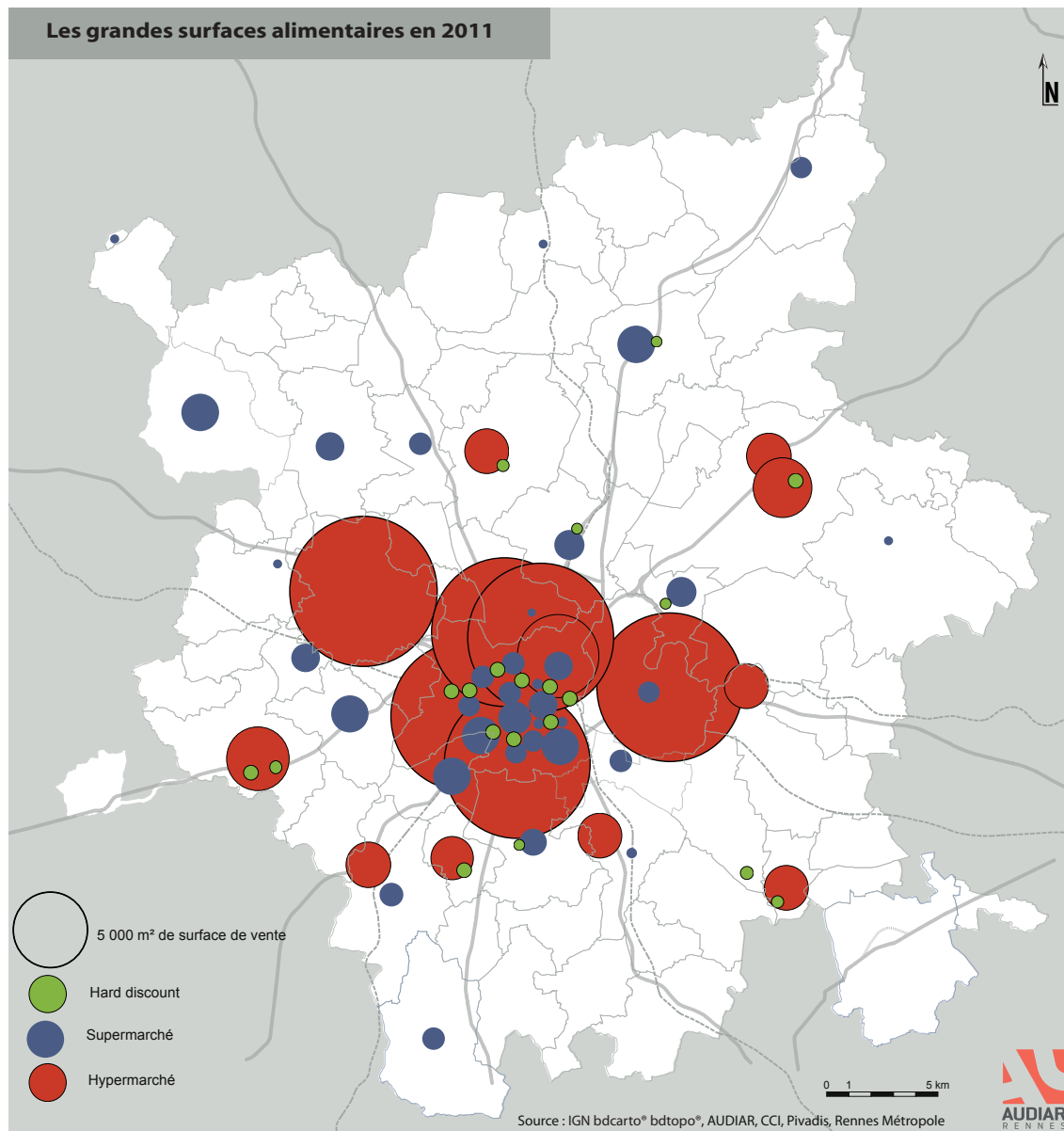
	Plancher commercial des plus de 300 m ² en 2013 (existant ou autorisé en CDAC)	Nombre de locaux commerciaux dans le centre-ville en 2011	Estimation des flux générés par la clientèle en 2011 (en millions de passage annuel)	Nombre de ménages attirés régulièrement (au moins une fois par mois)	Nombre de ménages en zone 1
Bruz	9 428	95	1,4	11 500	19 000
Mordelles	9 075	65	1,1	10 600	36 500
Liffré	13 860	65	1,1	9 200	16 500
Châteaugiron	16 002	63	0,9	7 500	21 500
Pacé (hors Rive Ouest)	5 485	45	Non Renseigné	NR	NR
Melesse (hors Route du Meuble et Cap Malo)	3 802	29	0,9	8 000	16 000
Saint-Aubin d'Aubigné	2 500	34	NR	NR	NR

plais ils ont la particularité d'avoir un tissu commercial traditionnel localisé en centre-ville plus important et bien identifié. Ils accueillent également une zone commerciale conséquente organisée autour d'un hypermarché. L'existence de services et d'équipements de rayonnement intercommunal générateurs de flux (piscine, cinéma, collèges, crèches...) contribuent également à renforcer leur fréquentation.

L'organisation basée sur le maillage en 11 sites commerciaux majeurs limite le développement de ces pôles structurants de bassin et leur capacité à constituer de véritables alternatives aux sites majeurs pour des achats diversifiés dans des logiques de proximité qui permettraient de limiter les déplacements contraints des ménages. En effet, le diagnostic démontre que les habitants ne consomment pas toujours au plus près de leur lieu d'habitat ou de travail pour leurs achats occasionnels.

L'enjeu est donc, dans un souci d'équilibre du territoire, de conforter encore davantage leur centre-ville et de développer l'offre en besoins occasionnels dans une logique de gamme d'activités, notamment par l'accueil de moyennes surfaces spécialisées dans leur zone commerciale : bricolage, jardinage, équipement de la personne, culture-loisirs...

Cependant, la dimension des zones commerciales des pôles structurants de bassin de vie a vocation à être maîtrisée car celles-ci ne sont pas appelées à devenir des sites commerciaux majeurs et atteindre leur dimension commerciale. En effet, leur surdimensionnement générerait des flux supplémentaires, remettrait en cause les principes d'équilibre et le projet d'armature urbaine mais aussi serait de nature à fragiliser leur centre-ville.



Les pôles d'appui au Cœur de métropole

Les pôles d'appui au Cœur de métropole, peuplés, bien dotés en emplois, se caractérisent par un centre-ville composé de commerces traditionnels significatifs, complété parfois par un marché non sédentaire attractif. Caractérisés par une croissance démographique soutenue, l'enjeu est de développer leur centralité pour répondre aux besoins de leur population car leur proximité du Cœur de métropole permet à leurs habitants d'accéder aisément à ses nombreux sites commerciaux majeurs.

Les pôles de proximité

Certains pôles de proximité présentent des fragilités. Souvent moins peuplés, ils peinent à développer et/ou à pérenniser les commerces traditionnels et alimentaires de proximité malgré leur développement démographique. En 2014, dix communes ne disposent pas d'une offre minimale de proximité telle qu'une supérette ou une alimentation générale. Certains quartiers de la Ville de Rennes perdent des établissements et la vacance y est plus forte qu'ailleurs. Les grandes surfaces alimentaires, maillant finement le territoire, dominent dans la réponse aux achats courants des habitants. La part de marché des commerces traditionnels alimentaires (15 %) est ainsi plus faible que la moyenne nationale (20 %). Le maillage des marchés non sédentaires vient compléter parfois qualitativement (nombre d'étals, horaires/jours ouverts...) l'offre de proximité totalisant 65 millions de chiffre d'affaires sur le Pays.

Des centralités à reconquérir ou à dynamiser

Le commerce alimentaire a connu une vague de périphérisation, la croissance démographique ne s'étant pas accompagnée, dans de nombreuses communes, d'une mutation des centres-villes susceptibles d'accueillir les développements commerciaux in situ. Les localisations en périphérie, plus faciles et moins coûteuses à mettre en œuvre, ont généralisé sur le territoire l'implantation de grandes surfaces alimentaires, parfois accompagnées de galeries commerciales, situées le long de voiries dans l'objectif de capter les flux.

Ce phénomène a contribué à fragiliser les centralités des communes qu'il convient de redynamiser pour rapprocher commerces et populations. Certains centres-bourgs ou centres villes voient le nombre de leur locaux commerciaux diminuer ou le taux de vacance progresser, au détriment de leur animation et du service apporté à la population.

Compte tenu de l'offre importante en supermarchés, 5 millions d'euros de « marché théorique alimentaire » sont nécessaires pour assurer la viabilité économique d'une supérette. Aussi 32 communes n'atteignent pas ce seuil malgré leur développement démographique.

L'offre commerciale, corrélée au poids de population, est ainsi inégalement répartie sur le territoire et génère des déséquilibres importants d'accès aux services.

À l'important maillage en supermarchés, s'est ajouté le développement rapide et sans contraintes des drives. Au nombre d'une trentaine à ce jour, accolés à un commerce ou localisés en solo, les drives

Des enjeux de localisations différenciées des commerces en fonction du type d'achat

Les commerces se distinguent selon la fréquence d'achat des besoins auxquels ils répondent. Ils sont répartis en trois catégories de besoins : courants, occasionnels et exceptionnels. Ils traduisent des enjeux spécifiques en termes d'aménagement du territoire, notamment de déplacements, d'urbanisme, d'environnement.

Si les besoins courants nécessitent une réponse de proximité car ils génèrent des déplacements très fréquents et doivent être accessibles aisément aux populations les moins mobiles ; les achats occasionnels et plus encore exceptionnels en raison d'une fréquentation moins régulière et de formats de commerces souvent spécifiques posent des enjeux différents.

Besoins	Exemple d'activités concernées pour répondre à la nature des besoins des habitants exprimés en fréquence d'achats	Fréquence d'achat	Enjeux d'aménagement
Courants	Boulangerie, boucherie-charcuterie, tabac-presse, fleuriste, épicerie, service, etc. Alimentaire généraliste, surgelés, alimentaire spécialisé, etc.	Achat très régulier	Enjeu de proximité géographique et d'accessibilité pour tous Déplacements nombreux et fréquents Animation de la vie urbaine
Occasionnels	Légers : habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie-papeterie, CD/DVD, jeux-jouets, petite décoration, petit électroménager, etc.	Achat régulier	Enjeu de proximité géographique, d'accessibilité TC forte et modes actifs
	Lourds : bricolage, jardinage, etc.	Achat occasionnel	Accessibilité TC et voiture, Emprise foncière plus importante
Exceptionnels	Mobilier, gros électroménager, aménagement de la maison (cuisine, salle de bain), etc.	Achat exceptionnel	Effet masse de l'offre commerciale, accessibilité TC et voiture

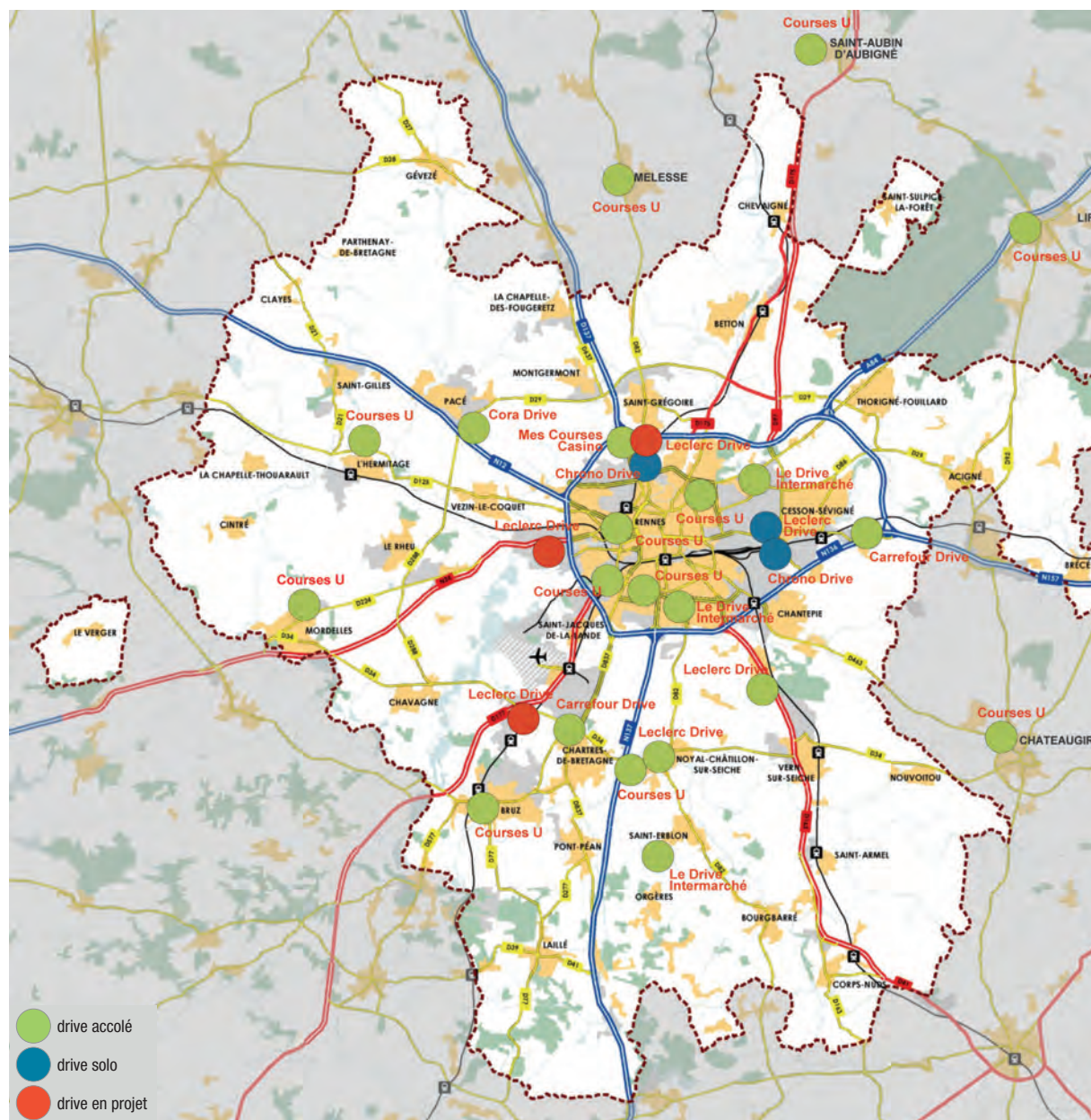
Couverture des besoins en services de proximité dans le Pays de Rennes en 2014



concernent aujourd'hui l'alimentaire et demain d'autres secteurs. Ces drives ont tendance soit à renforcer l'offre existante (accolés) présente principalement en périphérie des bourgs, soit à démultiplier l'offre connectée à des flux de circulation importants (drives solo) mais indépendante des lieux d'habitat. Leur chiffre d'affaires reste faible en 2011 mais les estimations en 2020 avoisineraient 6 % des achats alimentaires du Pays de Rennes. Leur impact concerne

tous les niveaux de l'armature commerciale. D'une façon plus générale, le développement du e-commerce questionne le rôle et le fonctionnement des centralités, leur anticipation, leur adaptation ... en particulier les points relais ou retraits d'articles commerciaux, la logistique urbaine ...

CARTE DES DRIVES EN 2013



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

Une capitale et métropole régionale... et une « ville moyenne » en Europe

L'histoire du XVI^e au XX^e siècle a fait de Rennes une ville d'État puis une métropole régionale.

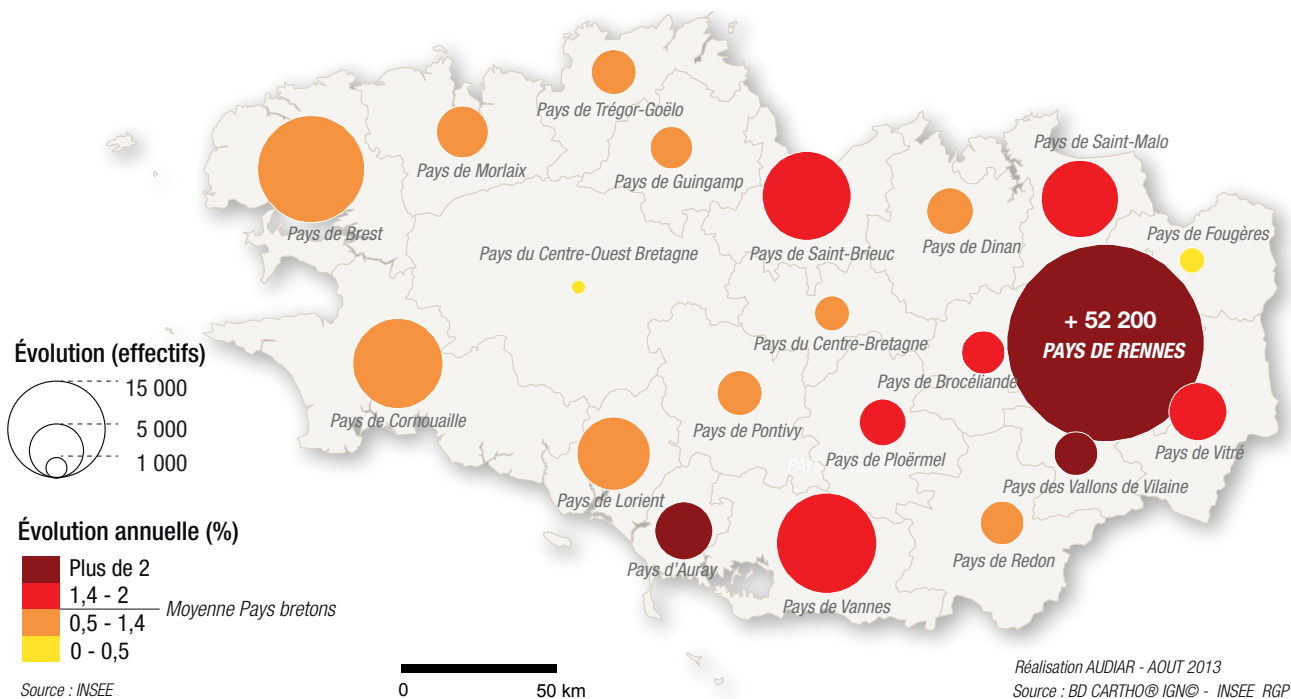
C'est « parce qu'elle est une capitale politique, administrative et judiciaire que Rennes devient, au 17^e siècle, le siège de l'intendance, et c'est également parce qu'elle est une ville de juristes qu'elle devient, au 18^e siècle, ville universitaire ». En outre, depuis le XIX^e siècle, Rennes garde une position centrale dans l'organisation militaire de l'Ouest. L'enseignement supérieur fait également partie du legs historique depuis le transfert vers Rennes de l'Université bretonne de Nantes en 1735 et l'accumulation d'écoles supérieures tout au long du XIX^e jusqu'à ce jour. Jouant de sa spécificité de ville d'études et d'administration et de sa double identité bretonne et française, Rennes est devenu plus récemment une métropole régionale par sa trajectoire singulière. À partir des années 1950, l'arrivée de l'entreprise Citroën, le développement du complexe universitaire, l'essor des télécommunications puis l'arrivée du TGV ont été des ressorts puissants de développement. Au regard d'un passé encore récent, Rennes et la Bretagne, qualifiés de territoires « périphériques », se sont inscrits dans un mouvement de modernité qu'attestent tant l'évolution des modes de vies et des pratiques sociales de leur population que leur attractivité démographique. Premier pôle urbain régional, Rennes concentre des fonctions rares influençant l'organisation des activités régionales et se révèle l'un des moteurs du développement de l'ensemble de la Bretagne.

Mais les enjeux se situent désormais à l'échelle européenne où se structurent les échanges économiques, scientifiques ou culturels. Or, **d'après une étude de la Datar**, Rennes reste une « **ville moyenne** » en Europe. Classée, en 2006, 111^e aire urbaine européenne en termes de population, l'aire urbaine se démarque par son dynamisme à la fois économique (93^e rang pour sa valeur ajoutée économique par actif) et démographique (14^{ème} rang pour sa croissance 2001-2006). À son crédit, Rennes apparaît comme une des grandes aires urbaines françaises qui affiche un niveau de performance largement supérieur à ce que supposerait son poids de population. Sa capacité de rebond face aux aléas économiques a été identifiée de même que ses prédispositions, grâce à son potentiel de recherche et d'innovation, à dépasser son positionnement actuel en Europe. Des faiblesses limitent toutefois son poids

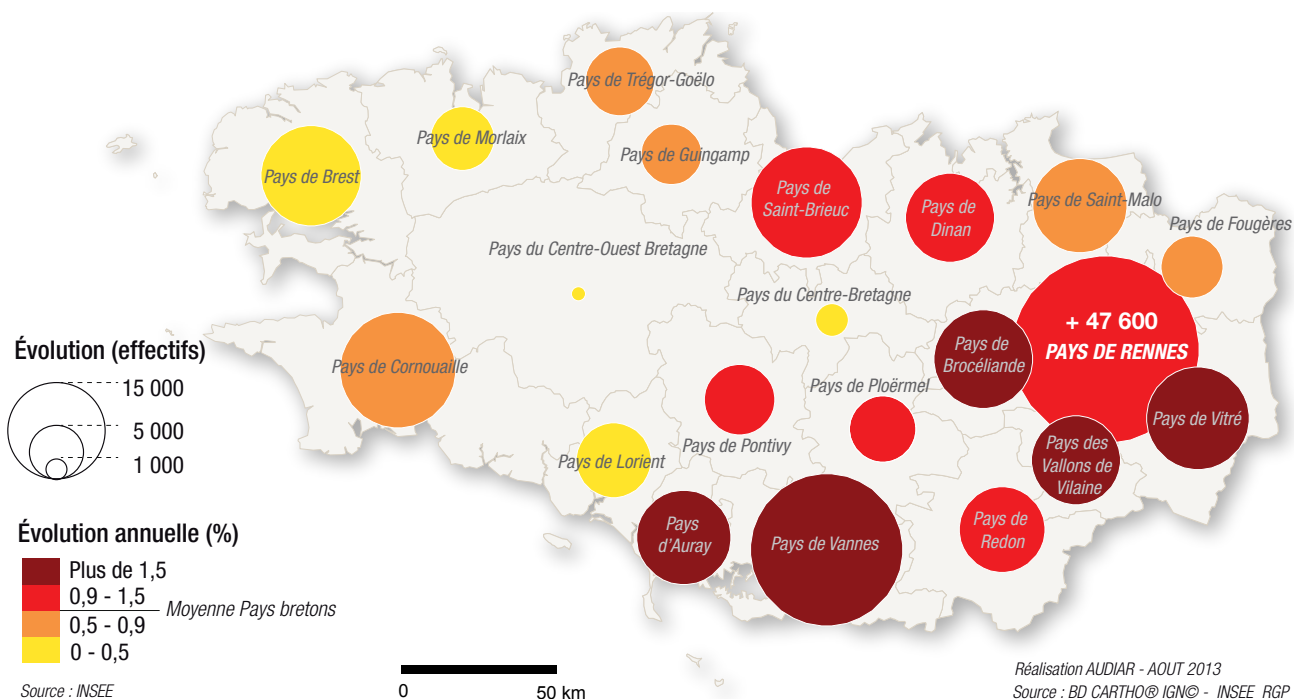
dans les réseaux européens et internationaux. D'une part, Rennes n'est pas un carrefour économique international du fait de la faible présence sur son territoire de grandes fonctions de commandement et de rayonnement économique (sièges sociaux, foires et salons internationaux...). Elle accueille cependant des sièges de grands groupes ayant des stratégies internationales tels que Yves Rocher, Samsic, Legris, Leduff... D'autre part, son interconnexion aux grandes infrastructures de déplacement européennes est faible. Sa capacité à pouvoir rallier, en une journée, un nombre important de villes en France et en Europe reste limitée au regard de celles des métropoles régionales européennes comparables.

Pour pallier ces handicaps, l'agglomération rennaise a mis en place d'importantes stratégies d'alliance. Elles devraient lui permettre de mieux se situer sur le théâtre des métropoles européennes, face aux défis de compétitivité et d'attractivité. Une coopération entre les grandes villes de l'Ouest s'est aussi amorcée en 2004, à l'initiative de la Datar, et s'est poursuivie en 2012 par la création du Pôle métropolitain Loire Bretagne (Angers, Nantes, Saint-Nazaire, Brest, Rennes). Bien qu'engagée dans une bonne dynamique de développement, les métropoles de l'Ouest souffrent en effet, de la comparaison avec leurs consœurs européennes. En cohérence avec les Régions, le rôle du réseau est d'impulser des collaborations, d'études ou d'action, sur des périmètres à géométrie variable, en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur mais également de développement économique, de culture ou d'infrastructures de transports... Ce lien entre villes de l'Ouest est complété par des relations bilatérales privilégiées. La coopération avec Saint-Malo repose sur la proximité et les complémentarités évidentes avec une ville port disposant d'une forte notoriété internationale. Rennes et Nantes ont des intérêts stratégiques communs sur le plan de l'économie et de l'accessibilité. Rennes et Brest partagent l'intérêt de renforcer, au bénéfice de la Bretagne, leur offre de services métropolitains.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION TOTALE ENTRE 1999 ET 2010 (PAYS)



ÉVOLUTION DE L'EMPLOI TOTAL ENTRE 1999 ET 2010 (PAYS)



Le système urbain breton est diversifié et son maillage serré avec pour conséquence une concentration nettement moins forte, vis-à-vis des autres régions françaises, de l'emploi et de la population dans les grands pôles urbains.

de communication ferroviaire formé d'une étoile à cinq branches, assurant les échanges entre la Bretagne, la Normandie, les Pays de la Loire et le reste du territoire national. À l'avenir, l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire de Rennes et de la Bretagne nécessitera une articulation inter-régionale accrue entre les réseaux ferroviaires bretons, ligériens et normands, de même qu'entre le barreau Sud de Paris et le projet LGV BPL. Le projet Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL) dont l'enquête d'utilité publique aura lieu en 2014, pourra y contribuer activement si une suite positive y est donnée.

– **Un aéroport au trafic modeste mais dynamique en particulier au plan du fret.**

19^e aéroport français en 2012 (hors Paris), le trafic passager de l'aéroport de Rennes – Bretagne a été multiplié par cinq en 30 ans grâce au développement, depuis 1996, de lignes régulières nationales et de quelques lignes internationales liées à l'arrivée des compagnies à bas coûts. Son aire de chalandise directe (vols réguliers) s'étend sur cinq départements proches (35, 22, 53, 56 et 50), au-delà il subit la concurrence des aéroports de Nantes, Brest, Paris et Caen. L'offre aérienne dessert efficacement le territoire national avec 10 lignes régulières mais les destinations internationales sont limitées ; seulement trois compagnies opèrent vers Barcelone et les îles britanniques et la desserte des hubs européens se cantonne à Paris-CDG et Lyon-St-Exupéry ; la taille de l'aéroport l'expliquant. Pour le trafic fret, Rennes-Bretagne est le 7^e aéroport français en 2012 (hors Paris). Son activité a quintuplé en quinze ans grâce à la messagerie express. Mieux positionnée géographiquement que ses principaux concurrents (Nantes, Brest), l'aéroport de Rennes-Bretagne est une plateforme privilégiée par les leaders de la messagerie pour la desserte du Grand Ouest. Il offre des créneaux aériens, des services flexibles et surtout des disponibilités foncières plus importantes qu'à Nantes.

– **Le projet d'une nouvelle « porte stratégique » : l'aéroport international du Grand Ouest.**

Les travaux de réalisation de cet aéroport doivent commencer en 2014 pour une mise en service programmée en 2017. À seulement 80 km de Rennes, il permettra de renforcer l'accessibilité aérienne de l'agglomération, en complément de l'offre actuelle de l'aéroport de Rennes et des aéroports parisiens. À plus long terme, le projet de liaisons nouvelles Ouest Bretagne-Pays de la Loire vise à rapprocher sensiblement Brest, Quimper, Rennes et Nantes et à les intégrer au réseau national et européen des LGV. Ce projet permettrait d'assurer une desserte ferroviaire rapide du futur aéroport

depuis la gare de Rennes, en près de 30 min.

– **Une faiblesse du fret ferroviaire.** Pour les marchandises, la part de marché du fret ferroviaire en Bretagne est la plus faible des régions françaises¹² et a décliné ces dernières années. L'éloignement des grands corridors européens de fret, l'absence d'adéquation entre l'offre de fret ferroviaire et la demande des entreprises sont des explications à l'hégémonie du mode routier. En sus de la SNCF, de nouveaux opérateurs sont apparus depuis 2006 avec l'ouverture à la concurrence. Dans l'agglomération rennaise, cette nouvelle donne a permis de relancer l'activité fret sur la plateforme combinée rail-route de la plaine de Baud. Le nouvel opérateur de fret de proximité breton, Combiwest, propose désormais aux transporteurs routiers des liaisons quotidiennes de transport de caisses mobiles et de conteneurs entre Rennes, Lyon et le port de Marseille. La libération des sillons sur l'axe actuel Rennes-Le Mans liée à l'ouverture de la LGV, en 2017, offrira de nouvelles perspectives de développement du trafic fret depuis Rennes et la Bretagne.

– **La logistique urbaine.** S'agissant de la logistique urbaine, la situation rennaise est globalement satisfaisante mais sujette à de possibles dégradations à court terme. La livraison des marchandises dans le centre-ville de Rennes est aujourd'hui relativement satisfaisante bien que ce soit une situation précaire en raison des difficultés de circulation, de la pollution engendrée par ce trafic mais aussi de la pression sur les conflits d'usage qui tendent à croître. Du point de vue du commerce, les livraisons du dernier kilomètre ont une fonction essentielle pour la dynamique commerciale du territoire. Dans des conditions difficiles dans le contexte économique actuel, des contraintes supplémentaires imposées aux commerçants pourraient être contre-productives. Des solutions plus vertueuses doivent être recherchées en matière de livraison du dernier kilomètre. Pour y répondre, la métropole rennaise a conduit une étude (CODESPAR – janvier 2014) qui identifie des pistes pour faire évoluer cette question.

Un certain nombre de leviers d'optimisation émanent de ce diagnostic partagé. Ils se déclinent sous forme d'expérimentations ou d'actions répondant à des objectifs opérationnels précis :

- faciliter la circulation des marchandises (mise en place d'un plan de circulation des marchandises et d'un système d'information à destination des transporteurs) ;
- optimiser l'accueil des marchandises en milieu

¹² 1,4 % des tonnages transportés en 2008.

contraint (ré-aménagement des aires de livraisons, réception des colis sur le lieu de travail, création de point d'accueil de véhicules, évolution de la réglementation liée au dernier kilomètre, mise en place de boîtes à colis automatique) ;

- accompagner les consommateurs et initiatives (soutien à la communication de projets d'opérateurs spécialisés dans la livraison décarbonée du dernier kilomètre) ;
- mieux prendre en compte la logistique dans la conception des immeubles (prévoir la réception des colis dès la conception des immeubles)."

CODESPAR - Janvier 2014

- **Le déploiement du très haut débit.** L'aménagement numérique du territoire est un enjeu de développement déterminant qui favorisera l'accès aux nouveaux usages internet et multimédia dans les foyers, les entreprises et les services publics. Le Très Haut Débit est une stratégie nationale dont la mise en oeuvre a été confiée à la « Mission Très Haut Débit » créée en novembre 2012. Elle se traduit notamment par un programme d'intervention de l'État pour accompagner les investissements des collectivités territoriales sur les territoires éligibles.

Le Pays de Rennes s'inscrit pleinement dans le projet « Bretagne très haut débit » et le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) d'Ille-et-Vilaine qui visent à déployer, à l'horizon 2030, ce service sur l'ensemble du territoire.

De grandes fonctions métropolitaines contribuant à la vitalité du Grand Ouest

La forte progression des cadres des fonctions métropolitaines, rassemblant les cadres et les dirigeants d'entreprises de plus de 10 salariés, contribue au rayonnement, au dynamisme et à l'autonomie de décision de l'aire urbaine. Cinq sont surreprésentées dans les grandes agglomérations : gestion, commerce inter-entreprises, conception recherche, prestations intellectuelles, culture loisirs. Qualifiées de « fonctions métropolitaines » par l'Insee, l'agglomération rennaise comptabilise 32 900 de ces emplois en 2009, soit 10,7 % des emplois totaux, ce qui la situe, pour leur nombre, au 11^e rang des grandes aires urbaines françaises (hors Paris) et au 5^e rang pour le taux d'encadrement. Après un effet de rattrapage dans les années 90, au même titre que les autres villes de l'Ouest, Rennes consolide sa progression, confirmant ainsi sa dynamique métropolitaine. En termes de localisation, ces emplois sont concentrés à 73 % dans le Cœur de métropole et pour le reste disséminés dans les grandes communes ou celles accueillant des établissements importants, qu'ils

soient industriels, commerciaux ou attachés à des fonctions spécifiques comme la Défense à Bruz ou la recherche agronomique au Rheu et à Saint-Gilles.

Les grands équipements métropolitains : une dotation moyenne et équilibrée¹³.

Ces superstructures sont intimement liées à la volonté des agglomérations de se positionner dans le concert des métropoles : elles assurent un haut niveau de service adapté aux attentes des acteurs du développement et permettent un meilleur rayonnement des territoires. Pour les grands équipements sportifs, culturels et d'accueil, la dotation de l'aire urbaine de Rennes est conforme à son rang de 11^e aire urbaine française ; la taille de l'aire urbaine étant souvent corrélée au niveau d'équipements et à leur diversité. Parmi les métropoles régionales, seule Montpellier se distingue par une offre relativement exceptionnelle. À Rennes, de grands équipements ont été créés et rénovés récemment pour élever le niveau de l'offre (Champs Libres, TNB, Liberté, Opéra, Musée des Beaux-arts, FRAC...). Les projets du Stade d'athlétisme couvert, de la Cité internationale, du Centre des congrès ou d'Université foraine compléteront la dotation de l'agglomération et du Pays afin de l'aider à maintenir son rang dans un paysage national concurrentiel. Si des absences ou des manques sont bien identifiés, l'atout maître de Rennes est le lien étroit noué entre les grands équipements et une accessibilité performante en transports en commun. Que ce soit en bus et métro, ligne a et bientôt b, ou en navettes exceptionnelles, Rennes dispose d'un avantage comparatif. C'est aussi le cas pour les grands équipements sanitaires. Le CHRU¹⁴ et les grandes cliniques privées sont ou seront accessibles en métro ou lignes majeures, et dans ce domaine, sa dotation est conforme à son importance.

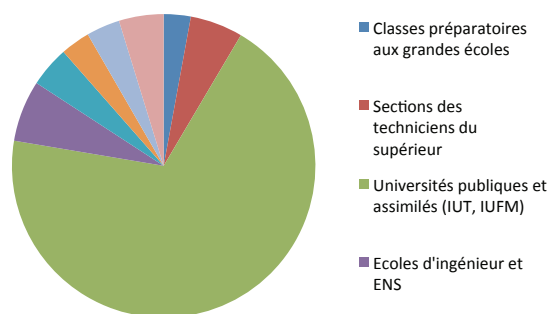
Un grand pôle universitaire et de recherche. Huitième pôle universitaire français, organisé autour de quatre campus, les universités Rennes 1 et 2, les 17 grandes écoles et autres instituts... forment plus de 62 000 étudiants, soit la moitié des étudiants bretons. Cette fonction académique est complétée par un capital scientifique diversifié de chercheurs où le numérique, l'agro-alimentaire et les sciences humaines et sociales occupent une place majeure grâce à la présence des grands organismes de recherche. Ce potentiel représente les deux tiers de la recherche publique bretonne. Mais celui-ci est confronté à une compétition scientifique européenne voire mondiale. Afin de s'adapter, le paysage institutionnel local évolue. Les Universités de Rennes 1 et 2 sont sur la voie de la fusion en 2016 afin de renforcer

¹³ Les grands équipements métropolitains, le positionnement moyen et équilibré de Rennes vis-à-vis de 14 métropoles françaises, Adiar, mai 2012.

¹⁴ Centre hospitalier régional et universitaire.

l'attractivité et la visibilité du site de Rennes en termes d'offre de formation, de déploiement de la politique de recherche, de stratégie internationale mais aussi de qualité des infrastructures et de la vie étudiante. Cette structuration se fera en lien avec le Schéma de développement universitaire métropolitain. Cette fusion annoncée se fait dans le cadre plus large d'un renforcement des coopérations entre établissements universitaires bretons (au travers des Communautés d'universités et établissements) et d'un rapprochement avec les Pays de la Loire et l'Université Nantes-Angers-Le Mans.

LES EFFECTIFS ÉTUDIANTS 2012-2013 DU PAYS DE RENNES

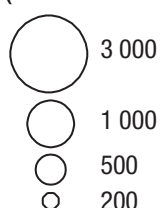


Données 2012-2013 - Source MESR Atlas régional des effectifs étudiants

1^{er} site universitaire de Bretagne, l'accueil de la population étudiante dépasse la sphère de la ville-centre et accroît les demandes de logements, d'équipements et de services, en particulier ceux liés aux déplacements.

NOMBRE D'EMPLOIS DE CADRES DES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES EN 2010

Cadres des fonctions métropolitaines (effectifs en 2010)



Part dans l'emploi total (%)



Source : INSEE

 Périmètre révision du SCoT

Réalisation AUDIAR - AOUT 2013

Source : BD CARTHO® IGN© - INSEE RGP

0 20 km

Les cadres des fonctions métropolitaines ont tendance à se concentrer dans les métropoles régionales. Des points d'accroche autour du Cœur de métropole apparaissent grâce à l'interpénétration croissante de l'industrie et des services mais aussi au dynamisme de l'économie résidentielle (administration, éducation, santé, action sociale...).

ANNEXE 1

ARMATURE URBAINE : INDICE SYNTHÉTIQUE DE CONCENTRATION DES FONCTIONS URBAINES
LES 37 VARIABLES DE L'ANALYSE MULTICRITÈRES

Catégorie de variables		Variables	Sources	Nature de l'indicateur	Coefficient		
Variables démographiques (2 variables) Poids dans l'indice global : 25 %		Population municipale	2009, Insee	Tranches d'effectifs	15		
		Nombre de logements	2009, Insee	Tranches d'effectifs	10		
Variables économiques (2 variables) Poids dans l'indice global : 15 %		Nombre total d'établissements	2009, CLAP	Tranches d'effectifs	8		
		Nombre d'emplois	2009, CLAP	Tranches d'effectifs	7		
Variables d'équipements et de services (30 variables) Poids dans l'indice global : 50 %	Services publics (5 %)	Gendarmerie ou commissariat de police	BPE Insee 2010	Présence / Absence	1		
		Trésorerie	BPE Insee 2010	Présence / Absence	1		
		Bureau de poste	BPE Insee 2010	Présence / Absence	1		
		PAE	BPE Insee 2010	Présence / Absence	1		
		PIJ / CRIJ	BPE Insee 2010	Présence / Absence	1		
	Services aux personnes (10 %)	Hyper ou supermarché	BPE Insee 2010	Présence / Absence	2		
		Surface des commerces de plus de 300 m²	2007, CCIT + RM	Tranches d'effectifs	3		
		Nombre de commerces de proximité (1)	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	3		
		Nombre de services de proximité (2)	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	2		
	Enseignement (11 %)	École maternelle et primaire	Rectorat 2011	Nombre de classes	1		
		Collège (public/privé)	Rectorat 2011	Tranches d'effectifs (Nb d'élèves)	4		
		Lycée (public/privé)	Rectorat 2011	Tranches d'effectifs (Nb d'élèves)	3		
		Enseignement supérieur (nombre d'établissements)	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	3		
	Santé (11 %)	Etablissement de santé (court, moyen, long séjours, autres)	BPE Insee 2010	Présence / Absence	2		
		Médecin généraliste	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	1		
		Professions de santé (infirmier, kiné, opticien...)	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	1		
		Médecin spécialiste	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	2		
		Laboratoire d'analyses	BPE Insee 2010	Présence / Absence	2		
		Cabinet de radiologie	BPE Insee 2010	Présence / Absence	2		
		Pharmacie	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	1		
		Action sociale (3 %)	Hébergement pour personnes âgées	BPE Insee 2009	Tranches d'effectifs (places)	1	
			Hébergement adultes et enfants handicapés	BPE Insee 2009	Tranches d'effectifs (places)	1	
	Accueil petite enfance		CG35 2010	Tranches d'effectifs (places agréées)	1		
	Sport, Culture, Loisirs (10 %)	Bassin de natation	BPE Insee 2010	Présence / Absence	3		
		Terrain et salle de sport spécialisés (3)	BPE Insee 2010	Tranches d'effectifs	1		
		Cinema	CNC	Tranches d'effectifs (écrans)	2		
		Ecole de musique / Local répétition	CG35	Présence / Absence	1		
		Bibliothèque-Médiathèque	CG35	Hiérarchie CG35	1		
		Salle de spectacles avec licence 1	DRAC (Spectacle vivant de Bretagne 2012)	Présence / Absence (Programmation régulière / non)	1		
		Site de loisir (4)	BPE Insee 2010	Nombre de sites	1		
		Variables de positionnement (3 variables) Poids dans l'indice global : 10 %		Présence d'une gare dans la partie urbanisée, à proximité du bourg ou commune à moins de 10 mn, ou d'un arrêt à haut niveau de service CG35	DDTM 35 SNCF, 2011 + Mappy +Audiar + Illenoo	Gare fréquence élevée / faible : dans le bourg/à proximité/à 10 mn/non AHQS CG35 : présence / absence	1
				Fréquence de passage des transports collectifs	STAR, Illenoo	5 tranches	1
				Distance d'accès au grand axe routier le plus proche	Google Map	4 tranches	8
						100	

1 - Panier de commerces : supérette, épicerie, boulangerie, boucherie-charcuterie, produits surgelés, poissonnerie, librairie-papeterie-journaux ; magasins de vêtements, d'équipements du foyer, de chaussures, d'électroménager, de meubles, de sports et loisirs, de revêtements murs/sols, droguerie-quincaillerie-bricolage, horlogerie-bijouterie, parfumerie, fleuriste.

2 - Panier de services : coiffure, vétérinaire, agence de travail temporaire, restaurant, agence immobilière, blanchisserie-teinturerie, soins de beauté, Banque, caisse d'épargne

3 - Salle de combat, salle ou terrain spécialisé, athlétisme, piste roller / skate...

4 - Grands sites départementaux, golfs, bases nautiques...

Variables testées et non retenues :

- Marchés non sédentaires (pb de fiabilité et d'homogénéité de la donnée)
- Part de logements collectifs (décision élu)
- Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (donnée non pertinente). Il existe une solution de remplacement avec l'ICE (Indice de concentration de l'emploi, c'est le rapport entre le nombre d'emplois dans la commune pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la commune)
- Pôle emploi (ne concerne que 2 communes dont Rennes)
- NRA (Nœud de raccordement d'abonnés) : donnée non homogène à l'échelle communale, les NRA couvrant des parties de communes
- Terrain et salle de sport non spécialisés (Plateau extérieur ou salle multisports, salle ou terrain de petits jeux, salle non spécialisée, boulodrome, tennis...)
- Bilan carbone des déplacements tous modes, par personne, pour la commune (donnée non pertinente par impossibilité d'isoler les effets propres à la population communale)



Le 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

