

SCoT du Pays de Rennes

Schéma de
cohérence
territoriale

Modification du SCoT

Rapport de présentation de la modification n°2



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

SOMMAIRE

SYNTHESE : CONTENU ET OBJECTIFS DE LA MODIFICATION N°2 DU SCOT DU PAYS DE RENNES.....3

Préambule	3
Qu'est que le Document d'Aménagement Commercial du SCoT ?	3
Quelles sont les modifications souhaitées ?	5

1. COMPREHENSION DU CONTEXTE8

Caractéristiques de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo.....	8
Profil économique	10
Urbanisme/ Architecture.....	14
Mobilités / modes de déplacement	16
Paysage / environnement	18
Orientations stratégiques prévus par le SCoT pour la Route du Meuble / route de Saint-Malo.....	20
Les ambitions d'un site stratégique d'aménagement pour tout le territoire	20
Le renforcement de la biodiversité à travers la trame verte et bleue.....	22
Deux nouvelles zones de développement des activités économiques.....	22
Les principes d'aménagement commercial s'appliquant au sein de la ZACom de la Route du Meuble / route de Saint-Malo	24

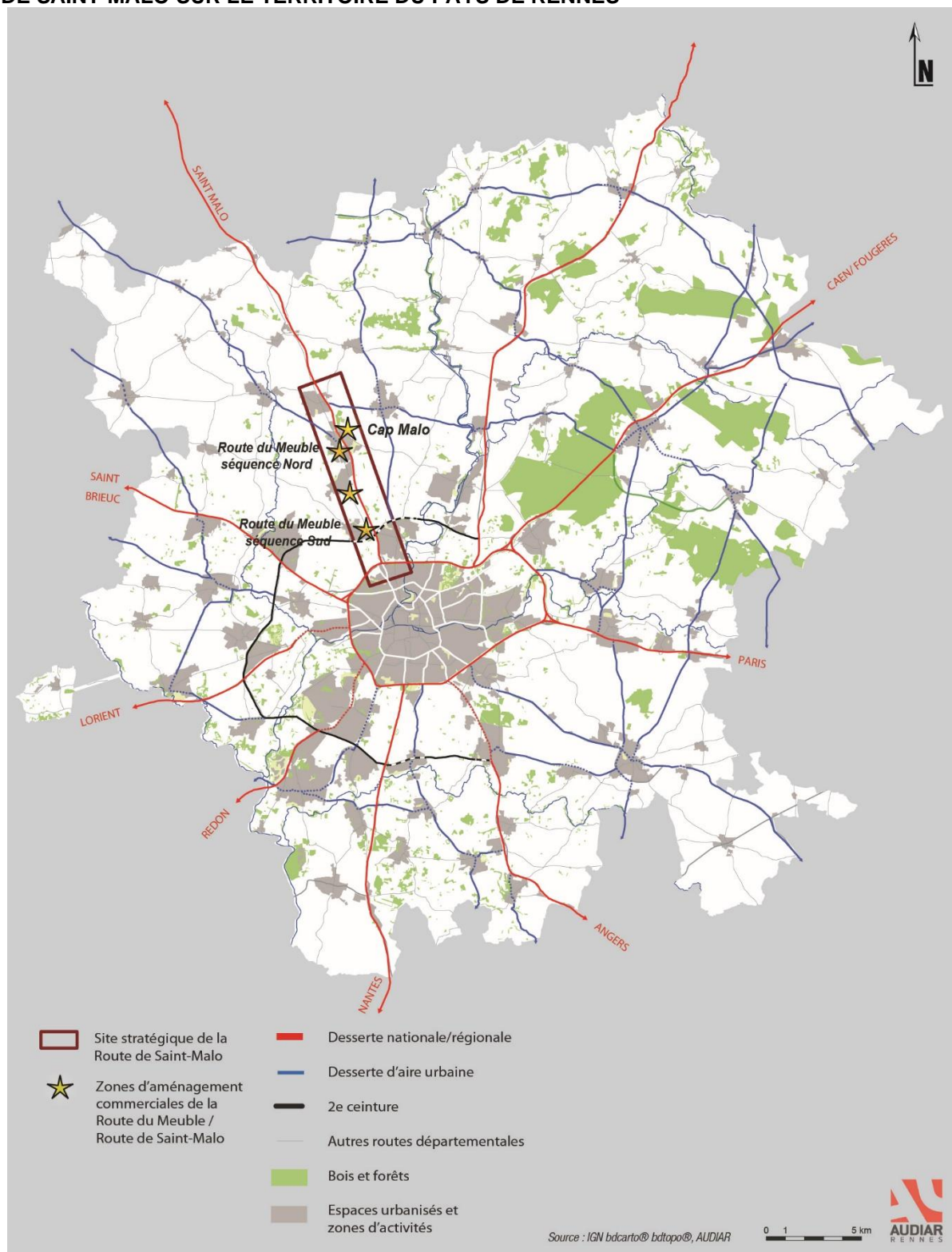
2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES CHOIX POUR LA MODIFICATION N°2 DU SCOT28

L'aménagement du secteur de Beaucé pour accueillir le développement commercial de la route du Meuble n'est plus en phase avec les enjeux d'aménagement commercial d'aujourd'hui	28
Le déplacement du secteur de développement commercial vers un espace de renouvellement urbain et sur une séquence lisible est plus adapté.....	30
Un nouveau secteur de modernisation pour accompagner les équipements existants en façade de la Route du Meuble est également nécessaire.....	30
Identification des modifications projetées du Document d'Aménagement Commercial (DAC)	30

3. ELEMENTS DE CADRAGE DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION DU SCOT34

Justification du choix de la procédure de modification	34
Mise en oeuvre d'une procédure de modification de droit commun	35
Situation par rapport à l'évaluation environnementale du SCoT	36

SITUATION DE LA ZACOM DE LA ROUTE DU MEUBLE ET DU SITE STRATEGIQUE DE LA ROUTE DE SAINT-MALO SUR LE TERRITOIRE DU PAYS DE RENNES



SYNTHESE : CONTENU ET OBJECTIFS DE LA MODIFICATION N°2 DU SCOT DU PAYS DE RENNES

Préambule

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Rennes a été approuvé le 29 mai 2015. Il a été modifié une première fois en octobre 2019 suite à l'extension du territoire consécutivement à la refonte des intercommunalités en 2017.

Le syndicat Mixte du Pays de Rennes a décidé de mener une deuxième modification concernant son **Document d'Aménagement Commercial (DAC)**.

L'objectif de la modification tient de l'ajustement. Elle ne concerne en effet qu'un seul secteur du territoire : la **Zone d'Aménagement Commercial (ZACom)** de la **Route du Meuble – séquence Nord**. Cette ZACom est **un pôle commercial majeur indépendant de l'armature urbaine**, c'est-à-dire de la hiérarchie du réseau de bourgs et de villes qui composent le territoire. Elle fait partie d'un ensemble urbain linéaire caractérisé par une succession de zones d'activités, et par l'implantation en bordure de voie de nombreuses enseignes commerciales liées aux loisirs, à la maison, à la décoration et au cadre de vie.

Le présent document deviendra un additif aux différents documents composant le rapport de présentation du SCoT :

- il décrit et explique la démarche du Pays de Rennes pour l'adaptation du DAC pour la route du Meuble / Route de Saint-Malo - Séquence nord ;
- il fait un état de ses caractéristiques économiques, urbaines, paysagères, environnementales ou liées aux transports pour mieux comprendre les enjeux de cette partie du territoire ;
- il contextualise le site au regard des ambitions, objectifs et orientations fixés pour lui et comment l'adaptation souhaitée du document s'y inscrit ;
- il présente les objectifs et les règles fixés pour le développement commercial pour le secteur visé et la manière dont la modification attendue s'insère sans en changer les principes fondateurs et l'équilibre général ;
- il explique et justifie les modifications apportées au DAC.

Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) sera remplacé par la version modifiée du DAC suite à l'approbation de la modification n°2.

Les autres documents du SCoT en vigueur (Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durables, Document d'Orientations et d'Objectifs) sont inchangés.

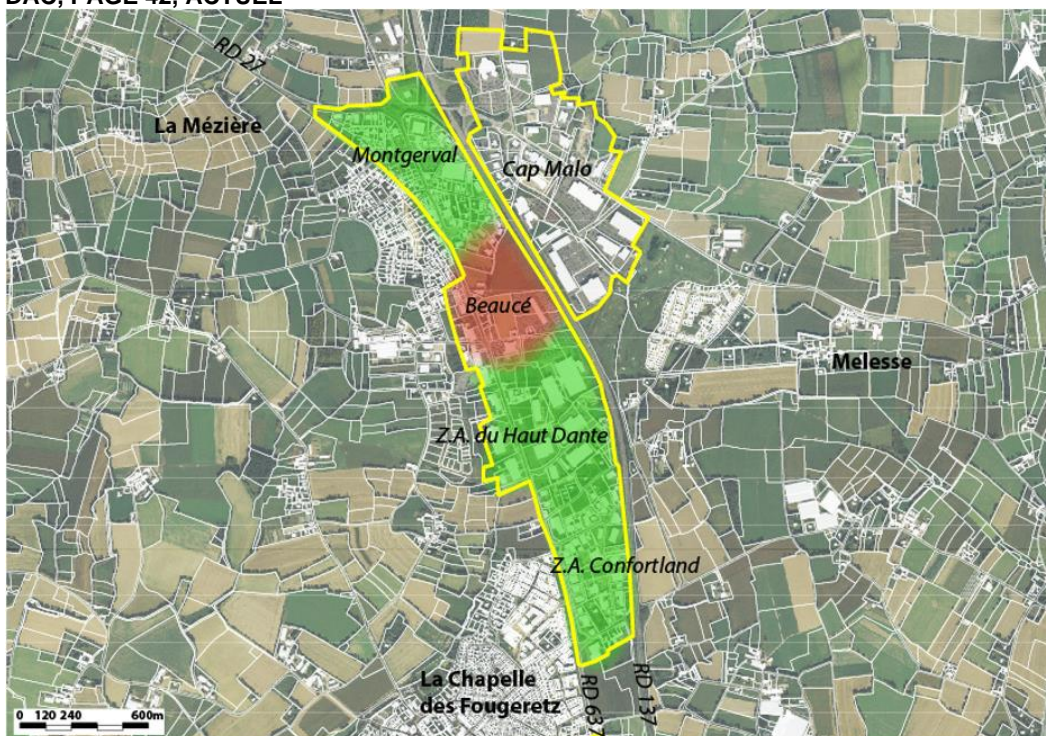
Qu'est que le Document d'Aménagement Commercial du SCoT ?

Le SCoT délimite, par l'intermédiaire du Document d'Aménagement Commercial (DAC), les périmètres des zones d'aménagement commercial (ZACom) et précise pour chacune d'elles, les conditions d'implantation d'équipements commerciaux au regard de critères d'aménagement du territoire. Le DAC se lit en complément du Document d'Orientations et d'Objectifs, en particulier des dispositions du thème 2.

Le DAC y précise les modalités de développement et introduit des enveloppes de droit à construire plafonnées par ZACom dans un objectif d'équilibre global des implantations commerciales dans le Pays de Rennes.

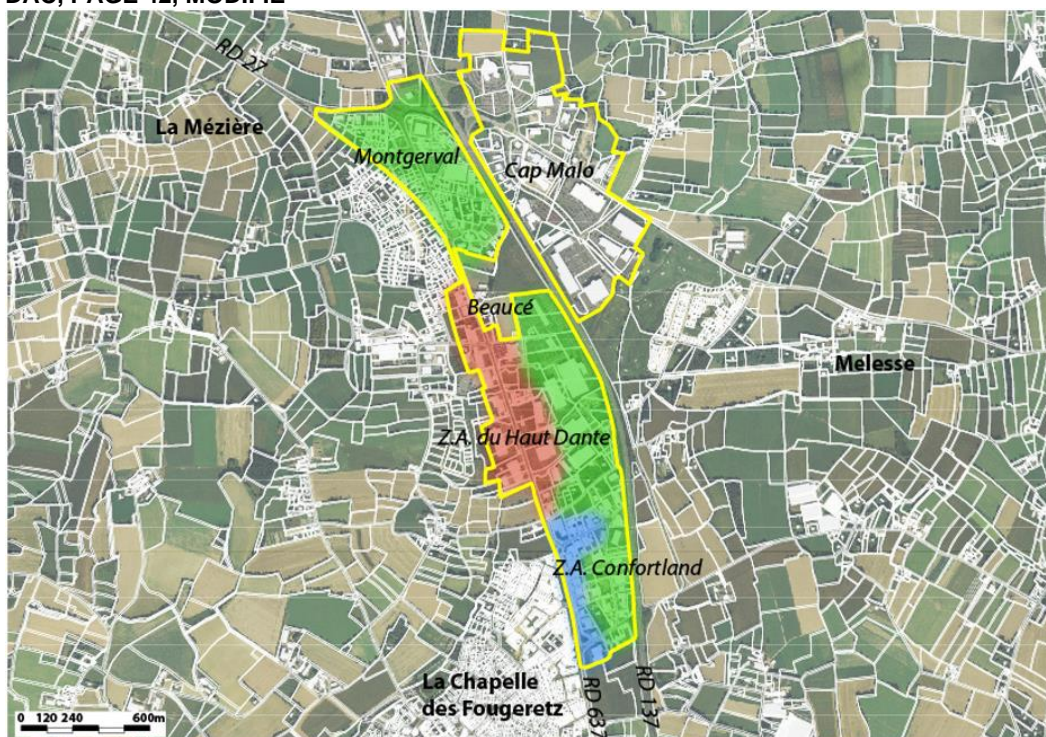
DOCUMENT GRAPHIQUE DU DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL POUR LA ZACOM ROUTE DU MEUBLE / ROUTE DE SAINT-MALO - SÉQUENCE NORD

DAC, PAGE 42, ACTUEL






- Secteur de développement
- Secteur de mutation

DAC, PAGE 42, MODIFIÉ



- Secteur de développement
- Secteur de modernisation des équipements existants
- Secteur de mutation

Pour prendre en compte leurs enjeux urbains multiples d'évolutions des espaces commerciaux, le DAC identifie des secteurs avec des vocations différenciées en termes d'aménagement et de développement et précise les principes d'aménagement qui leur sont propres. Plus précisément :

	Les secteurs de développement (en rouge) sont destinés à accueillir de nouvelles implantations commerciales par création, transfert ou restructuration qui nécessitent d'être couplées à du développement de surfaces de vente. Les projets de restructuration feront l'objet d'un projet global favorisant l'intégration urbaine du site, son ouverture sur les quartiers environnants et la modernisation de ses conditions d'accessibilité pour tous les modes.
	Les secteurs de modernisation (en bleu) sont des secteurs dans lesquels sont possibles des opérations de réhabilitation ou d'adaptation des équipements commerciaux existants aux attentes des consommateurs, à de nouveaux modes d'exploitation, à des enjeux environnementaux, économiques, réglementaires ou d'accessibilité... Cette modernisation a lieu soit dans les enveloppes existantes et/ou déjà autorisées en CDAC, soit dans le cadre d'un développement commercial limité, qui ne compromet pas la vocation du secteur de développement de la ZACom.
	Les secteurs de mutation vers des fonctions mixtes (en vert) sont des secteurs commerciaux ayant vocation à muter vers des fonctions diversifiées (habitat, activités, équipements, loisirs, ...). Les transferts d'activités commerciales depuis ces secteurs s'effectuent prioritairement vers les secteurs de développement. Lorsque de nouvelles implantations commerciales sont envisagées, qui ne compromettent pas la vocation du secteur de développement de la ZACom, elles sont programmées dans le cadre d'opérations de programmation mixte et doivent répondre préférentiellement aux besoins des nouvelles populations du secteur. Ces nouvelles implantations ne doivent pas s'accompagner du développement de nouveaux parcs de stationnements dédiés. L'extension des commerces existants dans ces zones doit rester limitée.

Quelles sont les modifications souhaitées ?

Dans la version actuelle du SCoT, les dispositions du Document d'Aménagement Commercial (DAC) sur la ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo – Séquence Nord prévoient :

- sur le site de Beaucé : un **secteur de développement** destiné à accueillir de nouvelles implantations commerciales par création, transfert ou restructuration qui nécessitent d'être couplées à du développement de surfaces de vente.
- sur les secteurs de Montgerval, du Haut Danté et de Confortland : un **secteur de mutation** ayant vocation à muter vers des fonctions diversifiées (habitat, activités, équipements, loisirs, ...). Les transferts d'activités commerciales depuis ces secteurs s'effectuent prioritairement vers les secteurs de développement.

La ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo – Séquence Nord s'intègre plus largement au **site stratégique d'aménagement** de la Route de Saint-Malo pour lequel le SCoT fixe comme objectifs d'organiser son développement en valorisant ses atouts paysagers, urbains et naturels pour renforcer son attractivité, accompagner son dynamisme et porter la perception de son image commerciale à la hauteur d'un pôle d'échelle régionale.

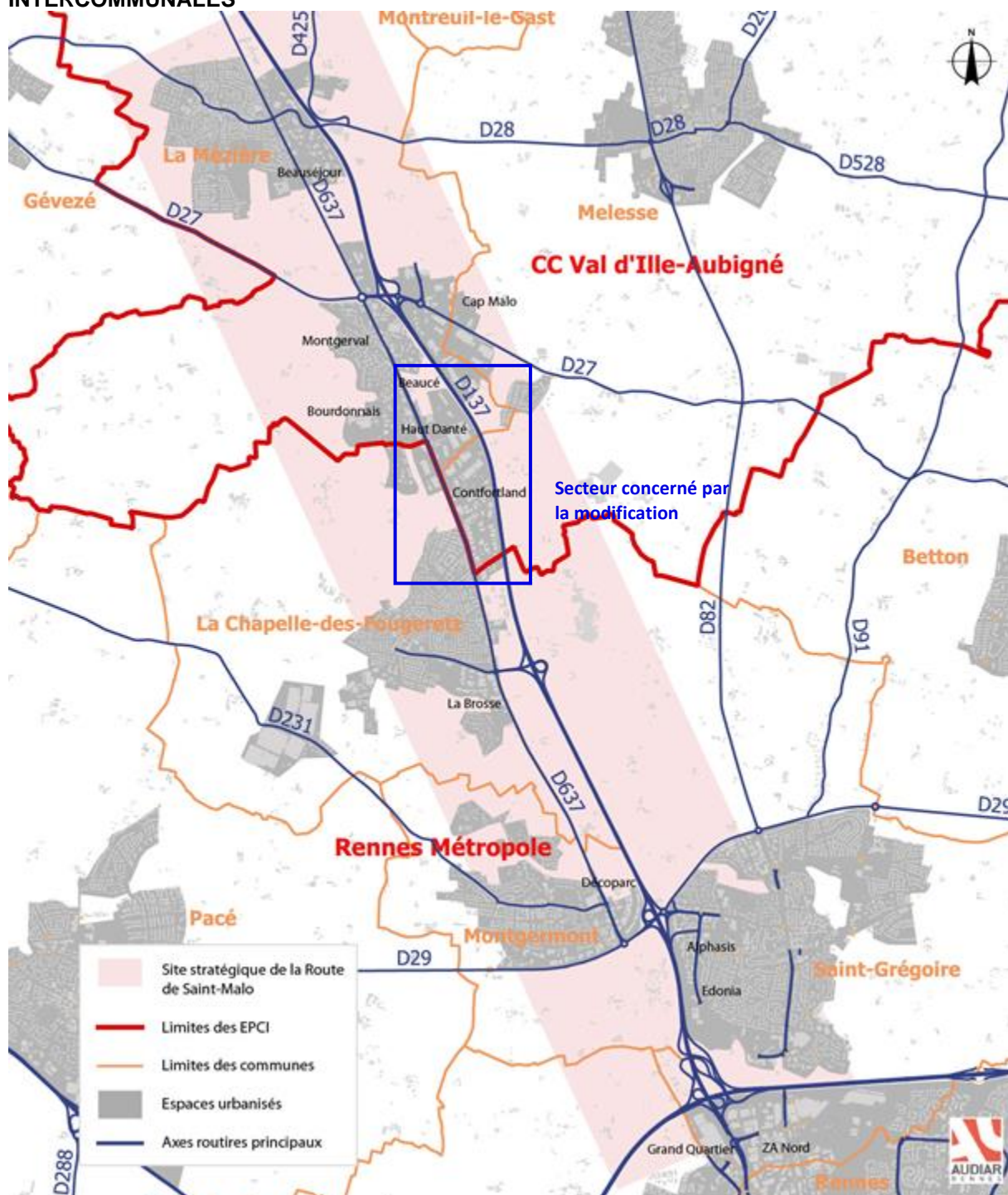
Or, le projet initialement poursuivi par le SCoT sur la ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo n'a pas été mis en œuvre : le secteur de développement sur le site non urbanisé de Beaucé n'a pas permis d'enclencher une dynamique de transferts et de restructuration de la route du Meuble ; les secteurs de mutation n'ont, de ce fait, pas fait l'objet d'une évolution vers d'autres fonctions dans le cadre d'un projet d'ensemble. Par ailleurs, la dynamique économique et commerciale de la route du Meuble a évolué depuis le diagnostic établi en amont de la révision du SCoT et les projets commerciaux actuels s'inscrivent davantage dans une logique d'adaptation des équipements existants : travaux de modernisation, extensions limitées et optimisation des espaces aménagés ou construits (parkings, locaux commerciaux ou annexes...). Les tendances observées invitent à inscrire le développement commercial de la Route du Meuble plus en phase avec les réalités économiques, sociétales et environnementales du territoire.

Ainsi, il apparaît nécessaire aujourd'hui d'ajuster les dispositions du DAC sur la ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo pour permettre :

- d'une part, de déplacer le secteur de développement commercial initialement envisagé par l'urbanisation d'un espace à dominante agricole, vers un secteur de renouvellement urbain recentré, lisible et permettant à plus court terme de répondre aux exigences économiques, urbaines et environnementales que le SCoT s'est fixé pour ce site stratégique d'aménagement ;
- d'autre part, de permettre la modernisation des équipements commerciaux du secteur de Confortland qui, compte-tenu du tissu constitué et du regroupement effectif des commerces existants, n'ont pas vocation à se déplacer vers le secteur de développement.

Ce rapport permet de comprendre les tenants et aboutissants de la modification n°2 du SCoT. Il pose le cadre, à partir d'une présentation du contexte actuel de la séquence Nord de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo et des orientations stratégiques prévues dans le SCoT à son endroit. Une fois le cadre posé, les attentes du Pays de Rennes pour le secteur sont ensuite explicitées en connaissance de ce contexte.

**SITUATION DU SITE STRATÉGIQUE DE LA ROUTE DU MEUBLE /ROUTE DE SAINT-MALO :
TÂCHE URBAINE, VOIES PRINCIPALES DE CIRCULATION, LIMITES COMMUNALES ET
INTERCOMMUNALES**



1. COMPREHENSION DU CONTEXTE

Il s'agit ici de réaliser le portrait synthétique de la Route du Meuble /Route Saint-Malo, plus particulièrement de sa séquence Nord, à partir de ces ses caractéristiques urbaines et paysagères, son environnement proche, sa fonctionnalité ou des activités économiques qui l'occupent participant à son rayonnement. Ce portrait permet de mieux comprendre les orientations souhaitées initialement par le SCoT, les modifications envisagées et leurs incidences éventuelles.

CARACTERISTIQUES DE LA ROUTE DU MEUBLE / ROUTE DE SAINT-MALO

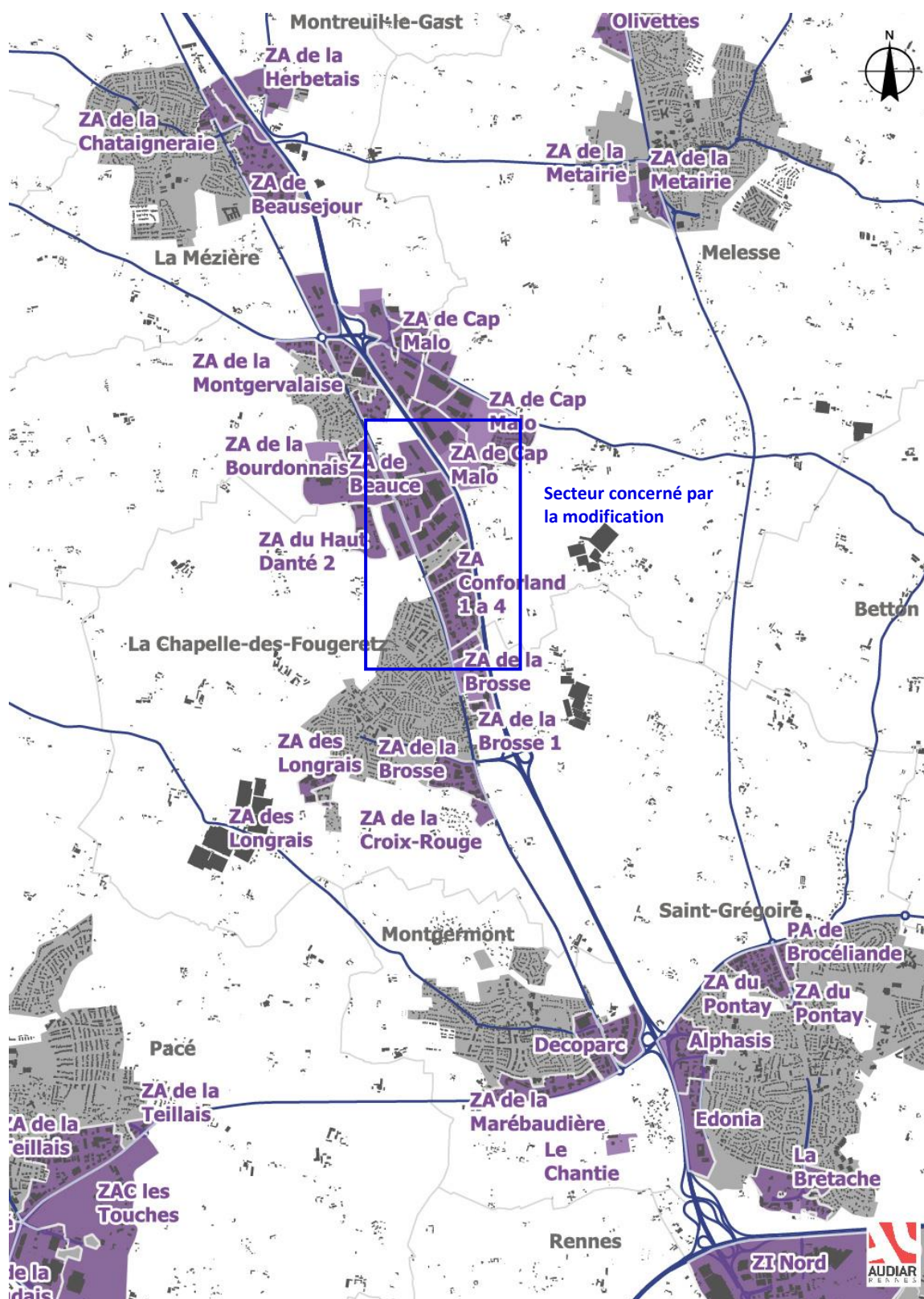
Aménagée à partir des années 70, la route du Meuble / route de Saint-Malo est un ensemble urbain linéaire, marqué notamment par la succession d'une quinzaine de zones d'activités, qui constitue un ensemble économique d'importance à l'échelle du Pays de Rennes. Il est bien identifié sur la carte et dans le paysage vécu des Brétiliens du fait de son profil commercial marqué par un nombre important d'enseignes liées à la maison, à la décoration, au cadre de vie ou aux loisirs. Toutefois, d'autres activités s'y trouvent, le plus souvent en second rideau des façades commerciales : entreprises artisanales (liées au bâtiment), services, logistique, commerce de gros ou destinés aux professionnels, et production.

L'ensemble urbain se situe aux portes de Rennes, sur l'axe routier en direction de la cité malouine. Il est intégré au site stratégique de la Route de Saint-Malo. Ce dernier est sensiblement plus étendu que l'ensemble commercial de la route du Meuble et couvre environ 1 500 hectares sur une longueur de 13 kilomètres, du nord de la Mézière à la ZA Nord de Rennes.

La complexité de ce territoire tient essentiellement à la position des routes de Saint-Malo : l'ancienne, la RD 637 et la « nouvelle », la RD 137, axe à 2x2 voies d'intérêt régional aboutissant à la rocade et jalonné d'échangeurs. Sur le site stratégique, ces axes ont été à la fois des vecteurs de développement urbain tout en constituant des obstacles, des césures et ont introduit des discontinuités pour le paysage et les déplacements.

Aussi, le site stratégique côtoie les territoires de six communes (La Chapelle-des-Fougeretz, La Mézière, Melesse, Montgermont, Rennes et Saint-Grégoire) et de deux EPCI (la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné et Rennes Métropole). Son caractère stratégique est lié à sa position en entrée Nord d'agglomération.

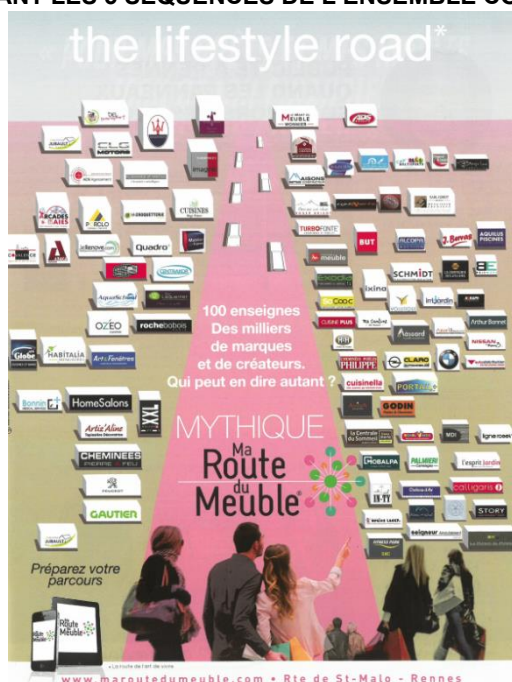
LES ZONES D'ACTIVITES ÉCONOMIQUES (ZAE) DU SITE STRATEGIQUE DE LA ROUTE DU MEUBLE/ROUTE DE SAINT-MALO



Profil économique

L'ensemble commercial de la Route du Meuble est un site majeur spécifique du Pays de Rennes qui couvre les besoins occasionnels et exceptionnels des consommateurs. Il présente un rayonnement important et singulier du fait d'une concentration de surfaces liées à l'équipement de la maison, de la décoration et des loisirs, et bénéficie ainsi d'une fréquentation importante et d'une attractivité large. Près de 180 locaux commerciaux (pour 139 000 m² de surfaces de vente - source : Association de la Route du Meuble, des Loisirs et du Cadre de Vie) jalonnent un parcours marchant de 9 km, avec des discontinuités toutefois, allant de Montgermont à La Mézière. Les sites identifiés dans la signalétique commerciale sont du Nord au Sud : Décoparc, La Brosse, Confortland, La Bourdonnais/Montgerval et Beauséjour.

ENCART PUBLICITAIRE DANS LA PRESSE ET TOTEM DE LOCALISATION DE LA ROUTE DU MEUBLE DÉCRIVANT LES 5 SÉQUENCES DE L'ENSEMBLE COMMERCIAL



Source : Ouest-France



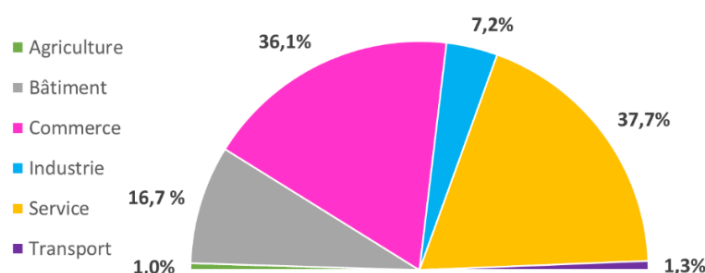
© AUDIAR

Des activités économiques diversifiées et un secteur commercial qui n'est pas majoritaire en nombre d'établissements

Par ailleurs, la forte image commerciale de la route du Meuble tend à faire oublier les autres filières économiques qu'elle porte avec un nombre d'emplois conséquents à la clef. La quinzaine de zones d'activités économiques installées en appui des axes routiers accueillent certes des locaux commerciaux, le plus souvent implantés en façade, mais également une pluralité d'autres locaux d'activités où l'on retrouve des entreprises artisanales (liées au bâtiments), de services, de commerce de gros ou destinés aux professionnels, et de production.

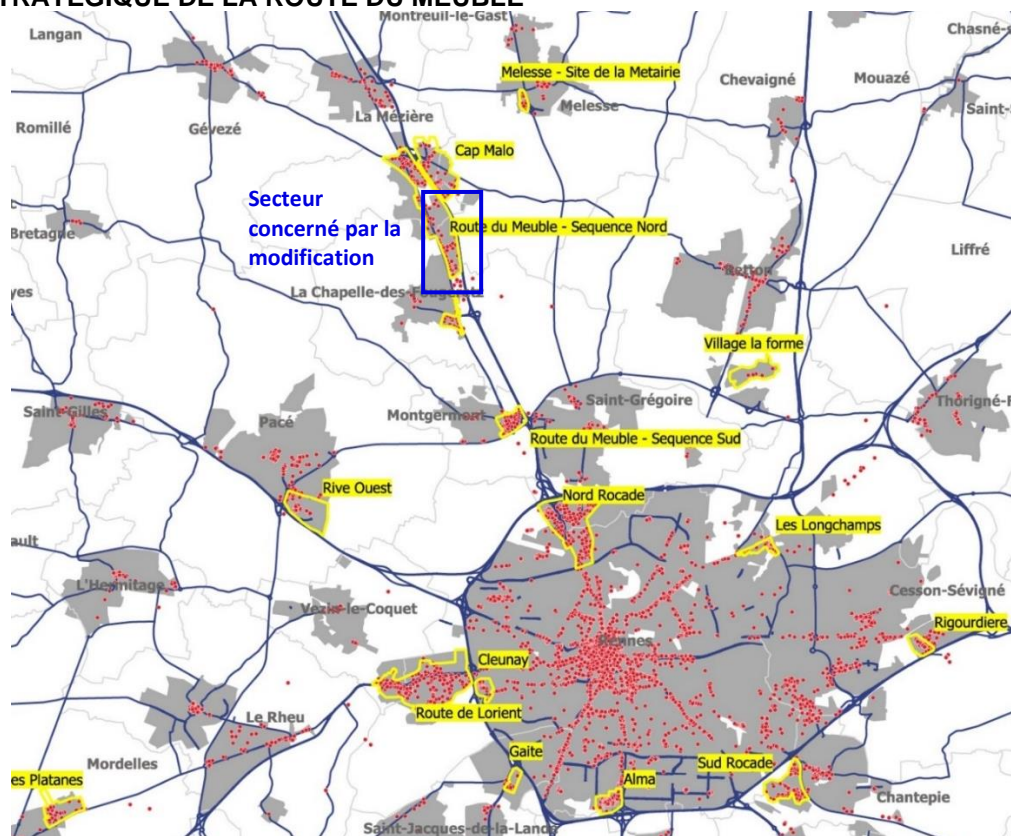
L'exploitation des données SIRET permet d'estimer à près de 620 le nombre d'entreprises comprenant des emplois au sein des ZAE et tissus urbains contigus à la RD 637 (hors activités de détention d'actifs telles que les sociétés holding, fonds de placement ou autres instruments financiers). Le commerce n'y est au final pas majoritaire et représente un peu plus d'un tiers des établissements, au même niveau que les services. Près de 17 % des activités sont reliées au secteur de la construction. 7 % des activités sont industrielles.

REPARTITION DES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITES DE LA ROUTE DE SAINT-MALO (ZAE ET TISSU MIXTES CONTIGUS) EN FONCTION DU NOMBRE D'ETABLISSEMENTS



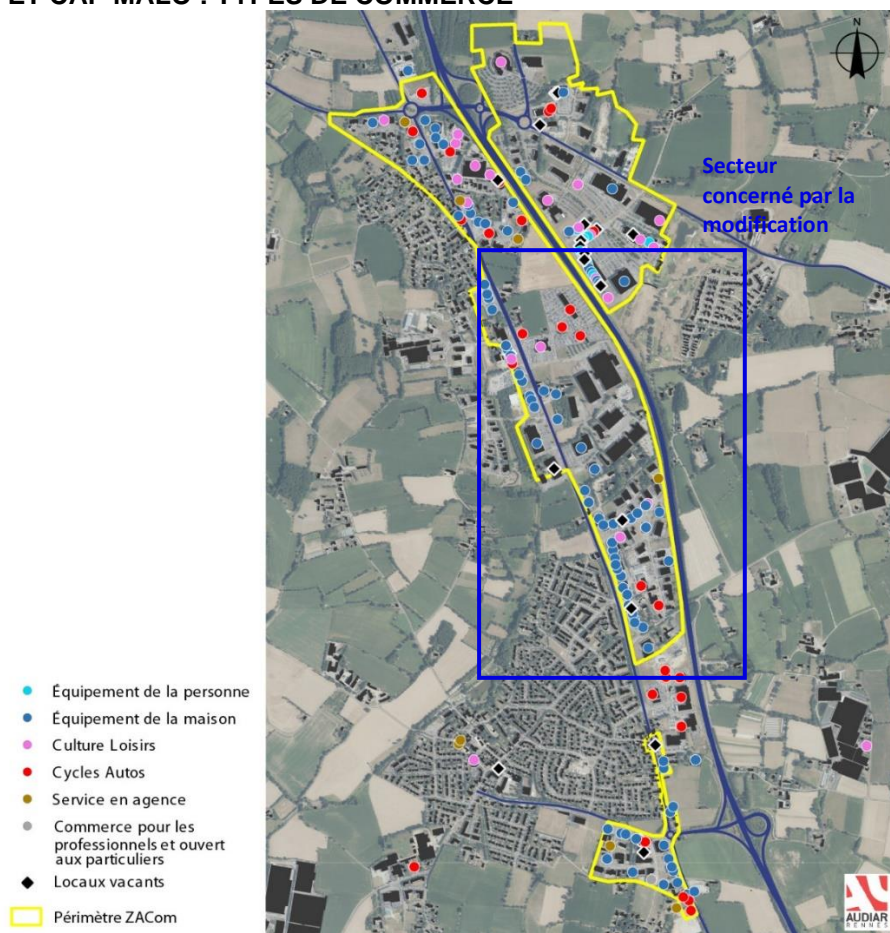
Source : SIRET, traitement AUDIAR

INVENTAIRE DES LOCAUX COMMERCIAUX EN 2019 DANS L'ENVIRONNEMENT ELARGI DU SITE STRATEGIQUE DE LA ROUTE DU MEUBLE



Source : Recensements SM Conseil 2011. Recensements Audiar 2019.

INVENTAIRE DES LOCAUX COMMERCIAUX EN 2019 DANS ET AUTOUR DES ZACOM DE ROUTE DU MEUBLE ET CAP MALO : TYPES DE COMMERCE



Source : Recensements SM Conseil 2011. Recensements Audiar 2019.

Malgré ce profil économique atypique, c'est la connaissance des dynamiques commerciales qui intéresse le plus la modification n°2 du SCoT. Les commerces de la route du Meuble drainent un territoire pouvant dépasser l'aire urbaine de Rennes et génèrent ainsi des flux conséquents de voitures individuelles, même si le site est fréquenté pour des achats répondant à des besoins occasionnels et exceptionnels. Le site s'inscrit également de manière atypique dans le maillage commercial du Pays de Rennes car son fonctionnement est déconnecté de celui de l'armature urbaine. En outre, son linéaire constitué de séquences distinctes concerne cinq communes, hors Rennes, sans lien avec leurs centres-villes.

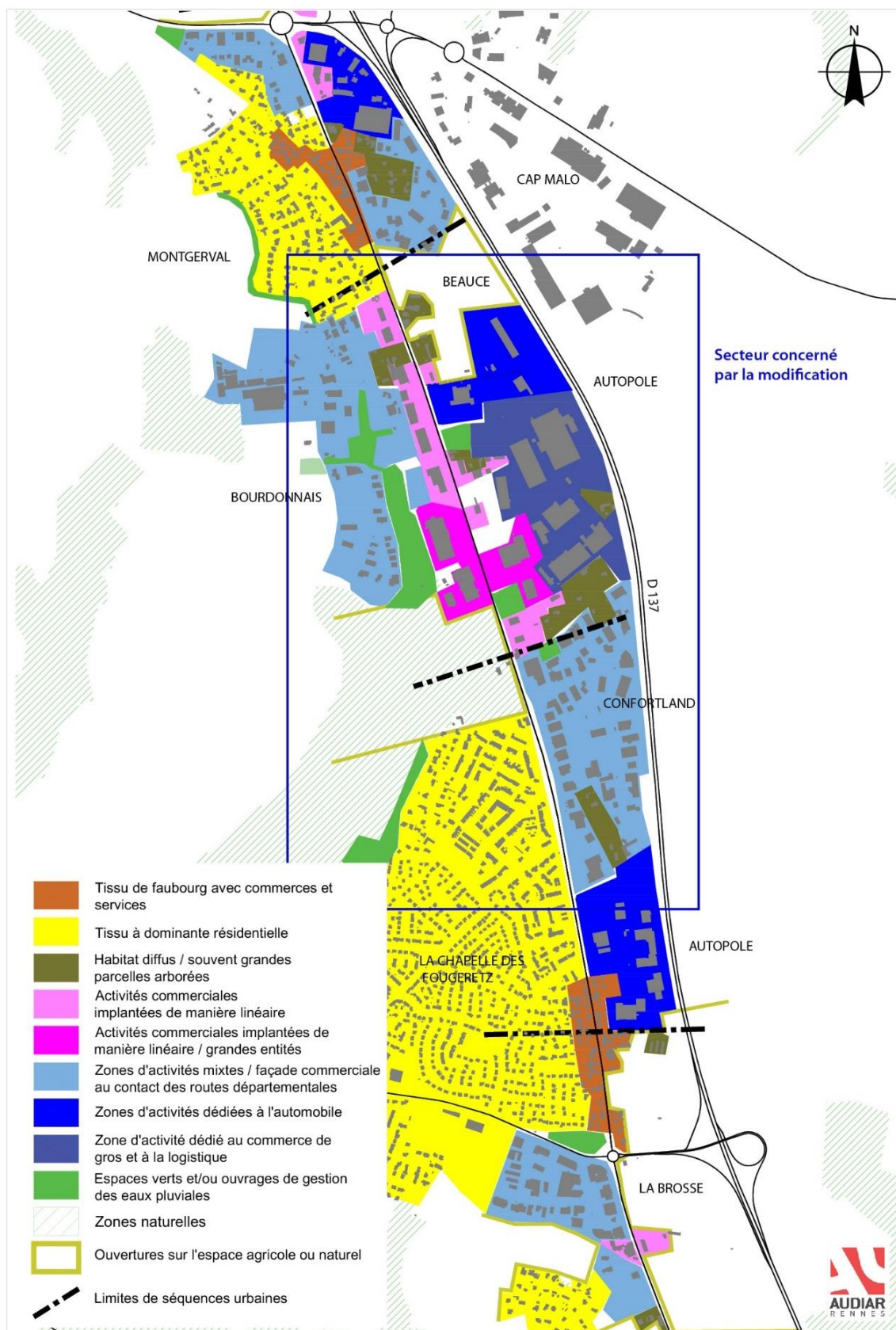
Puis, à partir des années 2015-2016, la route du Meuble a connu une reprise et de nouveaux porteurs de projet ont ponctuellement souhaité s'installer, dans une logique de densification et d'optimisation du foncier existant sur les sites permettant une vitrine sur la RD 637.

ZA CONFORTLAND



Les dispositions actuelles du SCoT ont été élaborées pour répondre à une situation diagnostiquée en 2012-2013. Pour répondre aux enjeux de l'époque, le DOO et le DAC prévoient de faire émerger un pôle commercial nouvelle génération sur un nouveau site à même de regrouper l'offre commerciale de la séquence Nord de la Route du Meuble en articulation avec Cap Malo. Ce regroupement serait alimenté principalement par le transfert de surfaces commerciales existantes ; les surfaces libérées ayant vocation à accueillir d'autres types d'activités. Or, la dynamique actuelle et les projets commerciaux ne s'inscrivent plus dans cette logique et rendent les dispositions du SCoT difficiles à mettre en œuvre. La modification n°2 du SCoT souhaite ainsi modifier certaines dispositions du DAC en choisissant notamment un espace plus adapté pour permettre le regroupement commercial souhaité et la restructuration de la route du Meuble. Il s'agit également de permettre la modernisation des équipements commerciaux sur la façade commerciale de Confortland où les équipements commerciaux pourront difficilement se déplacer.

UNITES URBAINES ET RELATIONS AU PAYSAGE AGRO-NATUREL DE LA SEQUENCE NORD DE LA ROUTE DU MEUBLE



Urbanisme/ Architecture

L'urbanisme de la Route du Meuble est à la fois issu de **l'extension des bourgs de Saint-Grégoire, Montgermont, La-Chapelle-des-Fougeretz et La Mézière**, à des fins résidentielles ou d'activités mais est également le résultat d'un assemblage d'éléments urbains variés et non connectés entre eux. Ce sont principalement **des zones d'activités** (d'initiative communales ou communautaires) installées opportunément entre l'ancienne Route de Saint-Malo (RD 637) et la 2x2 voies (RD 137) qui **ont eu pour effet d'étirer une zone urbaine sur plusieurs kilomètres**, notamment entre l'entrée de Montgermont (Décoparc) et la zone d'activités de Beauséjour à la Mézière. Il ne semble pas y avoir eu de réflexion d'ensemble mais plutôt une succession de projets urbains sans connexion entre eux. Chaque zone d'activités a créé sa propre voie de desserte interne avec souvent un système en impasse. La connectivité entre les ZA est quasi nulle et seule l'ancienne RD crée un lien fonctionnel entre celles-ci. Le paysage est fortement marqué par une architecture fonctionnelle de bâtiments d'activités avec une volumétrie en pavé de faible hauteur, un bardage métallique de couleurs différentes et une forte présence des enseignes, pré-enseignes et panneaux publicitaires. Malgré les efforts d'homogénéisation réalisés sur la Route du Meuble, l'environnement urbain des zones d'activités et des grands axes routiers rend particulièrement difficile la mutation de certains espaces vers une mixité de fonctions. **Les transferts commerciaux se trouvent donc gelés**, d'autant que le secteur se caractérise par une multiplicité de petits propriétaires, qui ont chacun leur stratégie patrimoniale propre.

Sur le secteur de la Bourdonnais / Haut Danté, les activités commerciales sont implantées de manière linéaire le long de la route départementale, hors opération d'aménagement d'ensemble, avec de petits bâtiments regroupant deux ou trois cellules commerciales et de plus gros bâtiments avec une seule enseigne sur des unités foncières plus importantes (grands magasins d'équipement de la maison tel que But, Centrakor ou ancien Conforama). Cette configuration au « coup par coup » rend particulièrement peu homogène le secteur tant du point de vue architectural que de l'aménagement de l'espace. Les besoins de restructuration sont importants et les potentiels de densification intéressants à exploiter (parkings, espaces creux non aménagés ou espaces sous utilisés).

Aux abords de la Route du Meuble, les enjeux patrimoniaux sont faibles et se résument à quelques bâtiments isolés. Ceux-ci se retrouvent très ponctuellement et de manière éparse de part et d'autre de la route avec :

- Des maisons de faubourg qui accueillait commerce, restaurant ou auberge. Ceux-ci, au contact du flux routier de la RD 637, conservent une fonction de commerce et/ou de service ;
- Des anciennes fermes avec un ou plusieurs bâtiments de type longère.

Ainsi, le paysage que l'on observe aujourd'hui sur la séquence Nord de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo est celui d'une série d'éléments urbains divers (cf. carte ci-contre) structurés autour d'une seule voie routière, contenus à l'Est par la 2x2 voies et interrompus çà et là par des espaces au caractère agricole.

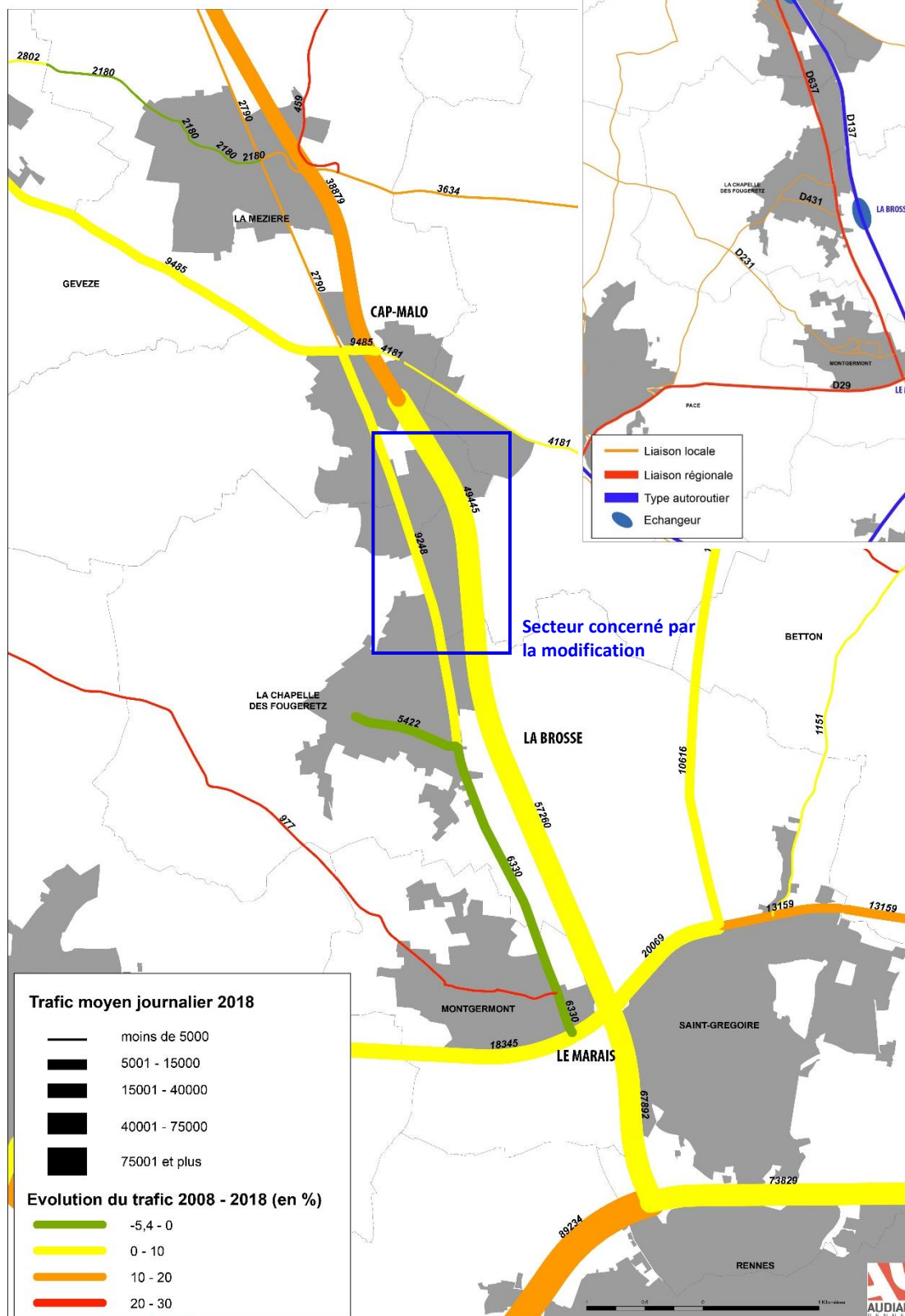
SECTEUR DE LA BOURDONNAIS /HAUT DANTE : DES BESOINS DE RESTRUCTURATION ET DES POTENTIELS DE DENSIFICATION



© AUDIAR

Le secteur de la Route du Meuble peine à opérer son renouvellement urbain et à muter vers une mixité de fonctions, préalables nécessaires à l'amélioration de son image. La volonté du Pays de Rennes est de déplacer le secteur de développement commercial sur un site de renouvellement urbain central et lisible, permettant à court terme de répondre aux exigences économiques, urbaines et environnementales que le SCOt s'est fixées pour le site stratégique d'aménagement de la Route de Saint-Malo (renouvellement urbain des zones d'activités, avec l'objectif d'améliorer l'image actuelle du secteur, regroupement des commerces afin de favoriser leur synergie, amélioration de la performance des transports en commun, traitement de qualité prenant en compte les ouvertures paysagères à conforter...). Le secteur la Bourdonnais/Haut Danté constitue une séquence qui présente à la fois des besoins de restructuration importants, des potentiels de densification intéressants à exploiter (parkings, espaces creux non aménagés ou espaces sous utilisés) et une position centrale avec une façade sur les deux rives de la route.

LE RESEAU ROUTIER PRINCIPAL, LE TRAFIC ET SON ÉVOLUTION SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL ET LA ROCADE RENNAISE



Mobilités / modes de déplacement

Le secteur Nord-Ouest du Pays de Rennes est structuré par 3 voies radiales : l'ancienne Route de Saint-Malo (RD 637), la voie express (RD 137) et plus à l'est la départementale 82.

Sur ce réseau de voies structurantes, on assiste à une superposition de trafics différents par leur nature :

- le trafic de transit, Rennes - Saint-Malo et les trafics transversaux rocade – deuxième ceinture ;
- le trafic local avec les trafics urbains en direction de la ZI Nord et de la Route du Meuble et les mouvements pendulaires vers Rennes depuis les communes, ceux vers les zones d'activités de la Route du Meuble et Cap Malo ou ceux vers l'entreprise Tom West (300 salariés au sud de la Chapelle-des-Fougeretz) ;
- les dessertes logistiques des entreprises.

La Route du Meuble (RD 637) joue un rôle de liaison intercommunale dont le trafic évolue sensiblement. Elle relie les villes entre elles, le secteur résidentiel de Montgerval et l'ensemble des activités de la Route du Meuble. Les migrations pendulaires domicile-travail, l'activité commerciale, notamment le samedi, et les autres activités employeuses génèrent du trafic mais à des temps différents de la journée ou de la semaine.

Sur la RD 637, entre Décoparc et l'entrée par Montgerval, **le trafic est beaucoup moins important** mais suffisant pour créer des nuisances (sonores notamment) et poser des questions de sécurité (insertion dans le trafic, cohabitation avec les autres modes de déplacements...) même si très peu d'accidents corporels ont eu lieu ces dernières années. Au sud de Montgermont, le trafic est de 6330 véhicules/jour avec une baisse de 8 % par rapport à 2013. Il est plus important sur la séquence Nord de la route du Meuble, plus urbanisée et avec davantage d'activités : 9248 véhicules/jour (+9 % / 2013). Après le rond-point de Montgerval, vers la Mézière, le trafic chute à moins de 3000 véhicules/jour mais est en augmentation de près de 17 % depuis 2013. **Le trafic reste fluide hormis quelques ralentissements en heures de pointes aux intersections avec les axes routiers plus fréquentés. Le secteur concerné par la modification n'est pas touché par les congestions.** Seule la partie sud de la RD 637 au droit de l'agglomération de Montgermont peut faire l'objet de ralentissements aux heures de pointes (remontée de file dans le sens Nord > Sud) lorsque que le trafic s'intensifie ou sature la seconde ceinture, particulièrement de part et d'autre de l'échangeur du Marais.

Le secteur proche est desservi par 2 lignes Breizhgo (8a : Rennes – St-Malo et 15 : Rennes – St-Brieuc-des-Iffs) et 3 lignes du réseau STAR (52, 68 et 168 express). Concernant les modes de déplacements doux et actifs, la marche et le vélo en premier, le secteur présente des contrastes forts en termes d'infrastructures : tandis que les zones habitées des agglomérations proches (Montgermont, La Mézière, La Chapelle-des-Fougeretz) et les secteurs d'activités récents (La Bourdonnais, la Brosse) proposent de nombreuses continuités piétonnes et cycles sécurisées et agréables, la Route du Meuble proprement dite et les zones d'activités qui la composent en sont en revanche pas ou très peu pourvues. Toutefois, les deux EPCI prévoient dans leur Schémas Directeurs Cyclables respectifs de réaliser à court terme un aménagement cyclable continu le long de la route reliant La Mézière et Rennes ainsi qu'une liaison prioritaire entre Melesse et Confortland le long d'une voie communale qui passe sous la 2x2 voies et une boucle au sein de Montgerval et la Bourdonnais/Haut Danté.

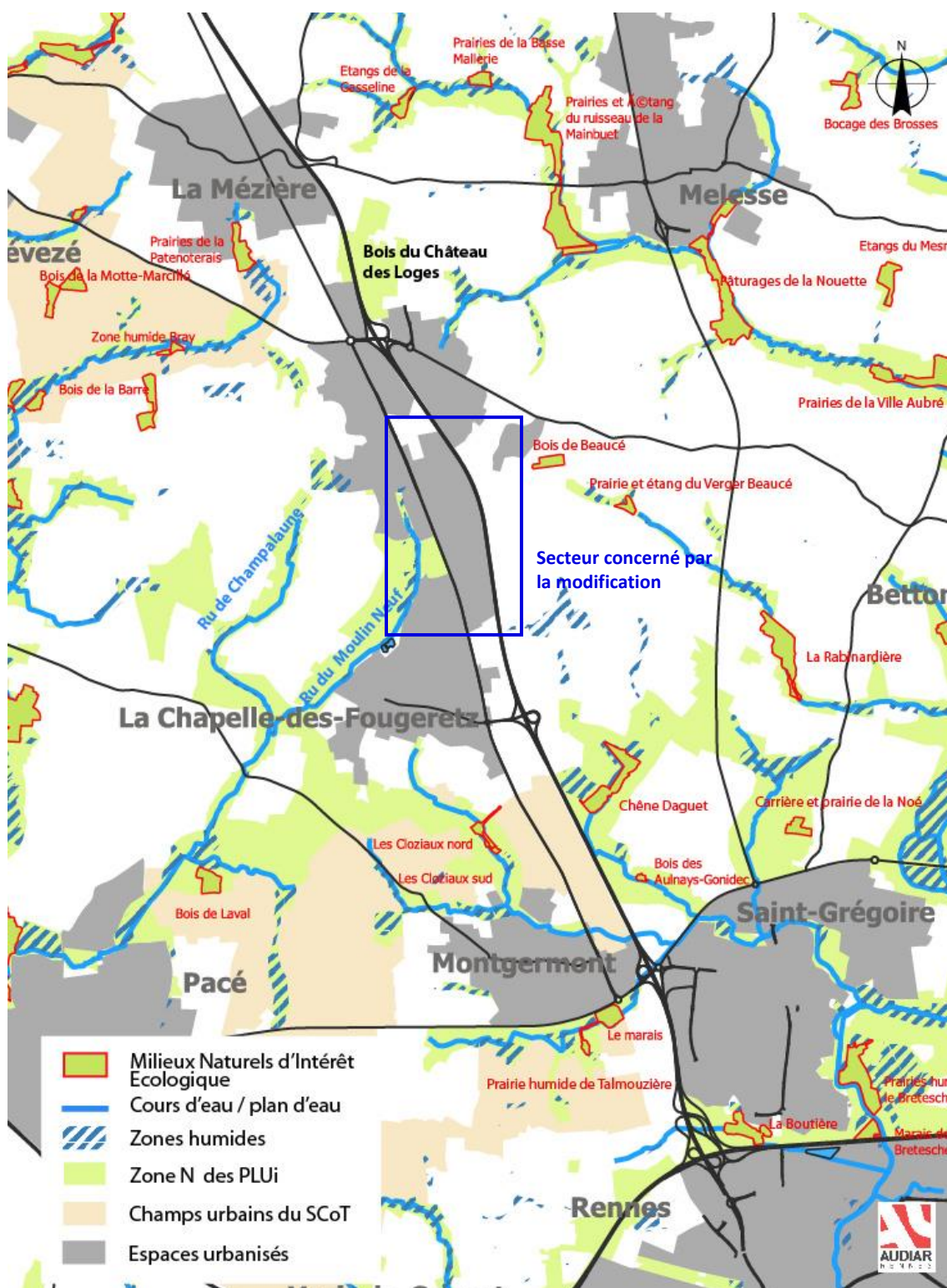
ROUTE DU MEUBLE (RD 637) AU DROIT DU SECTEUR DE BEAUCE/MONTGERVAL



© AUDIAR

Ainsi, la route du Meuble (RD 637), est selon le DOO du SCoT « devenue progressivement une voie urbaine, support de nombreux projets d'activités commerciales, de loisirs, et de développement résidentiel des communes ». Pourtant, elle conserve aujourd'hui son caractère de voie routière structurante limitant les liens sociaux et la diversité des usages à ses abords, rendant difficiles les traversées à pied ou la circulation à vélo, et n'invitant pas à utiliser un moyen autre que la voiture pour se déplacer d'un lieu à l'autre. Des aménagements importants sont donc nécessaires pour conférer à la voie un réel caractère urbain favorable à de nouveaux usages et pour présenter une alternative au « tout voiture » pour se déplacer. Même si l'objectif de la modification concerne directement le commerce, indirectement celle-ci pourra amener à améliorer les conditions de déplacements sur la séquence Nord. Le déplacement du secteur de développement commercial sur un espace plus centré sur la route du Meuble et concernant des espaces urbains à restructurer (accès, parkings, espaces verts sous utilisés) nécessitera la reconfiguration des espaces publics et privés pour accompagner le regroupement commercial envisagé. Les aménagements pourront permettre de sécuriser les entrées et sorties vers les commerces, de mieux gérer les flux et le partage de l'espace entre les différents modes de déplacements, et iront vers un traitement plus urbain, dont donc plus pacifié. Ceux-ci seront également l'occasion d'améliorer et d'optimiser la desserte par les lignes de transports en commun.

DELIMITATION DES MILIEUX NATURELS AUX ABORDS DU SITE STRATEGIQUE DE LA ROUTE DE SAINT-MALO



Paysage / environnement

Le secteur de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo présente un paysage de plateau avec une topographie de collines et vallées aux pentes peu marquées. La zone urbaine en longueur, décrite précédemment, s'appuie sur **une ligne de crête d'orientation Nord—Sud** marquant la séparation entre le sous-bassin versant de la Flume, à l'Ouest et celui de l'Ille, à l'Est. Ainsi, les différents affluents des deux cours d'eau se répartissent de part et d'autre des zones urbanisées sans les traverser.

Le territoire qui borde la route de Saint-Malo est **en grande partie agricole**. Des coupures d'urbanisation permettent de larges ouvertures visuelles sur la campagne jusqu'à l'arrivée à Rennes. Celles-ci sont inégales et un **paysage de conurbation** prend place, particulièrement entre le secteur de la Brosse (La Chapelle-des-Fougeretz) et le nord du quartier de Montgerval (La Mézière).

OUVERTURE PAYSAGERE AU NORD DE LA CHAPELLE DES FOUGERETZ, VUE DEPUIS LA ROUTE DU MEUBLE



© AUDIAR

Le territoire proche de la zone urbaine étudiée ne comprend pas de grands espaces naturels objets de protections ou d'inventaires scientifiques relevant du cadre légal national ou européen (NATURA 2000, Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), arrêté de biotope...). Les écosystèmes composant la grande armature naturelle du Pays de Rennes sont peu nombreux et peu étendus autour de la route du Meuble et des agglomérations urbaines proches, insérés dans une matrice agricole dédiée à la culture ou bordant les zones urbaines des communes, marquant ainsi leurs ceintures vertes. Le maillage naturel du territoire repose principalement sur le réseau des vallons qui se situent en tête de bassin versant. Ils sont constitués par des espaces agro-naturels (petits boisements, dont certains humides, des zones humides dont des prairies, des étangs, des petits marais...). La trame verte arborée s'étend de manière inégale sur le secteur. Elle est plus dense à l'approche des cours d'eau (bocage) et particulièrement peu présente au sein des zones d'activités et du périmètre de la ZACom de la Route du Meuble Séquence Nord.

HAIE BOCAGERE EN LIMITE D'UN GRAND MAGASIN



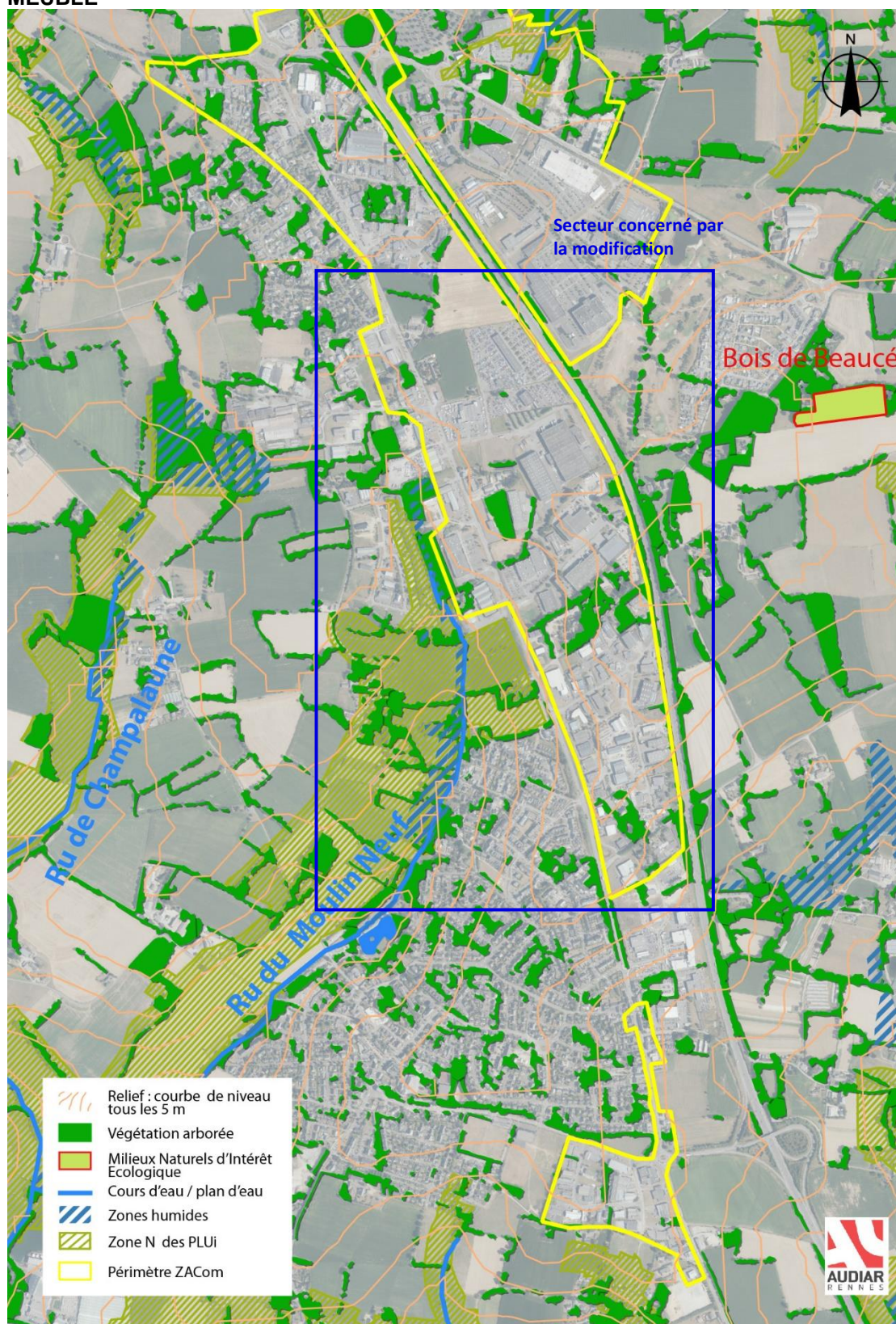
© AUDIAR

La modification du SCoT s'appuie sur une évolution des règles d'implantations du commerce au sein de l'enveloppe urbaine. En ce sens, elle n'aura pas d'incidences sur l'environnement agricole ou naturel qui voisine les secteurs urbanisés.

Aussi, il apparaît que les enjeux environnementaux sont faibles au sein de l'enveloppe urbaine, particulièrement au sein des espaces d'activités où la trame bleue est inexistante et la trame verte très peu développée. Le regroupement commercial souhaité pouvant amener de nouveaux aménagements, ces derniers pourront améliorer la place du végétal au sein des espaces d'activités.

Les séquences urbaines identifiées précédemment se limitent également par des ouvertures paysagères vers la campagne ou les vallons, marquant une alternance-ville campagne tout au long de la Route du Meuble. Le SCoT impose la préservation de ces ouvertures et souhaite éviter les risques de conurbation. Le secteur de développement envisagé doit pouvoir s'inscrire au sein de limites favorisant la constitution d'une séquence urbaine lisible et ne remettant pas en cause les principes d'alternance de paysages urbains et ruraux.

TRAME VERTE ET BLEUE CONTEXTUELLE DE LA SEQUENCE NORD DE LA ROUTE DU MEUBLE



ORIENTATIONS STRATEGIQUES PREVUS PAR LE SCOT POUR LA ROUTE DU MEUBLE / ROUTE DE SAINT-MALO

Cette partie synthétise les objectifs et dispositions du SCoT en vigueur s'appliquant à la route du Meuble / route de Saint-Malo. Les éléments présentés dépassent le cadre du Document d'Aménagement Commercial (DAC) en reprenant des éléments du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) et du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) permettant ainsi de justifier plus précisément les choix du Pays de Rennes et de comprendre leurs incidences.

Les ambitions d'un site stratégique d'aménagement pour tout le territoire

Situés aux grandes entrées du Pays de Rennes, les sites stratégiques d'aménagement du SCoT rassemblent des enjeux économiques, urbains, paysagers, naturels et sont porteurs d'une fonction de rayonnement. Ils recouvrent plusieurs communes, voire plusieurs EPCI. Ainsi, ces sites, à vocation emblématique pour le Pays de Rennes et caractérisés par l'ampleur du projet qu'ils porteront, par la complexité des relations entre urbain et nature qui les singularise, nécessitent des interventions spécifiques et partenariales.

La complexité qui en découle et, surtout, « l'image » qu'ils représentent à l'échelle du Pays de Rennes, en font des sites sensibles. Leur identification dans le SCoT comme « sites stratégiques d'aménagement » matérialise la volonté partenariale des acteurs du SCoT de préserver durablement la qualité de leur aménagement.

Treize sites stratégiques d'aménagement ont été retenus comme étant d'intérêt à l'échelle du SCoT.

Ces sites emblématiques répondent aux enjeux suivants :

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

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

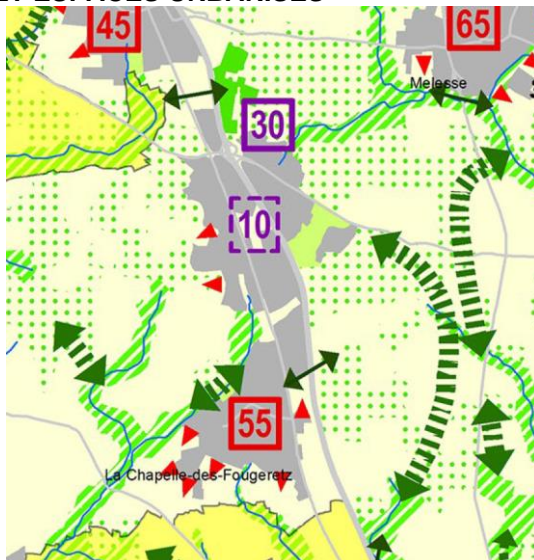
La Route de Saint-Malo est le 9e des 13 sites stratégiques d'aménagement du Pays de Rennes. Il est titré dans le DOO tel « **un grand pôle régional d'équipement de la maison et de loisirs** ». Les lignes qui suivent reprennent le paragraphe dédié à ce site dans le DOO :

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

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

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

EXTRAITS DOCUMENT GRAPHIQUE DU DOO N°1 « LA GESTION DES ÉQUILIBRES ENTRE ESPACES NATURELS ET ESPACES URBANISÉS



Préserver la grande armature écologique

- Massifs forestiers et principaux boisements à préserver
- Fonds de vallée et grandes liaisons naturelles à conforter

Favoriser la fonctionnalité écologique

- Perméabilité écologique à encourager
- Continuité naturelle à favoriser en espace urbain
- Principe de connexion écologique à assurer
- Franchissement écologique à améliorer ou à prévoir (routes ou aménagements urbains)

Garantir la préservation des ceintures vertes et des alternances ville / campagne

- Champs urbains à protéger au sein des réseaux de communes
- Limites paysagères de développement à respecter (routes, haies, ligne de crête ou lisière urbaine)
- Espace de respiration entre les villes et les bourgs à maintenir (discontinuités urbaines)

Assurer le développement urbain en économisant l'espace

- Espaces urbanisés et zones d'activités
- Parcs urbains et golfs
- Espaces à dominante agricole et naturelle
- Directions d'urbanisation
- Potential urbain communautaire maximum (en hectares)
- Nouvelle zone de développement économique
- Zone conditionnelle de développement économique
- Sites privilégiés de renouvellement urbain pour l'activité

Infrastructures à réaliser

- Site d'enfouissement des déchets à réaliser
- Site éventuel de traitement des déchets

Hors Pays de Rennes

- Zones bâties (habitat et activités)
- Eau
- Forêts

EXTRAIT DE LA CARTE DU DOO « PAYSAGES DES ROUTES ET ENTRÉES DE VILLE »

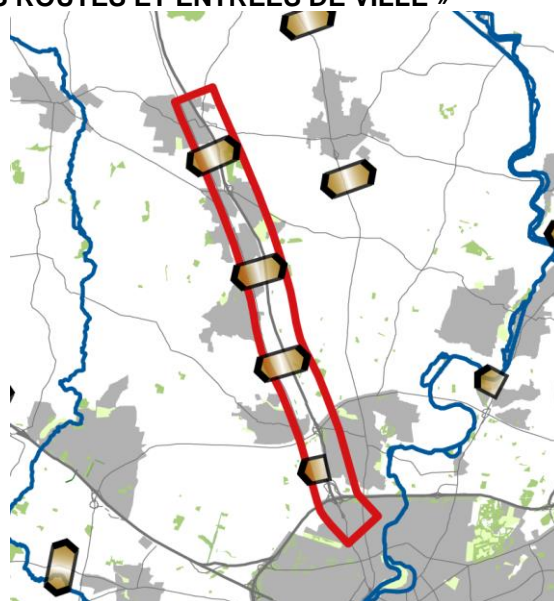
Valoriser le cadre paysager de la ville-archipel

Grands paysages : garantir la lisibilité des espaces naturels majeurs et gérer l'alternance ville/campagne le long des grands axes.

- Espaces de dégagement paysager entre route et forêt à protéger
- Ouvertures de paysage à respecter le long des axes

Grandes infrastructures : qualifier les paysages des axes majeurs

- Aménagement paysager continu et cohérent le long des principaux axes urbanisés



Les principes paysagers de la Ville-Archipel

Selon les principes paysagers de la Ville Archipel, le SCoT entend, le long des voies structurantes de l'agglomération, préserver l'alternance ville/campagne, éviter l'urbanisation linéaire et maintenir des ouvertures paysagères vers les espaces agro-naturels.

Suivant ces principes, le DOO définit les conditions de développement et d'aménagement sur la Route du Meuble évitant l'accentuation des conurbations et préservant les ouvertures sur les paysages naturels, agricoles et urbains (direction d'urbanisation le plus souvent en profondeur et s'opérant hors des espaces agro-naturels concourant à la fonctionnalité du territoire, délimitation d'un champ urbain entre Montgermont et La Chapelle-des-Fougeretz...), et protégeant les principaux espaces naturels et bocagers concourant à la fonctionnalité écologique du territoire. Plusieurs franchissements écologiques à améliorer sont en outre identifiés.

La séquence Route de Saint-Malo allant de Rennes à la Mézière est ciblée comme un paysage à qualifier le long d'un axe de circulation majeur. Il y est demandé un aménagement paysager cohérent et continu. En outre, plusieurs ouvertures de paysage sont à respecter le long de l'axe routier : « à chaque fois que les grandes infrastructures du Pays traversent un élément de paysage remarquable et ponctuel, les documents d'urbanisme comme les infrastructures à créer assurent la préservation des vues concernées ». Une carte insérée dans le DOO montre que les ouvertures paysagères sont transversales à la RD 137 (2x2 voies) et la RD 637 (route historique Rennes –Saint-Malo).

Le renforcement de la biodiversité à travers la trame verte et bleue

Le SCoT se fixe pour objectif de protéger et renforcer le capital environnemental du Pays de Rennes, en particulier en préservant et confortant sa grande armature écologique. Les abords de la route du Meuble / Route de Saint-Malo séquence Nord sont concernés. Tout d'abord, les enjeux de préservation s'appliquent aux vallons principaux (intégrant les MNIE) et au bois du château des Loges (massif forestier). Les enjeux de confortation, afin de favoriser la fonctionnalité écologique du territoire, concernent :

- Plusieurs zones de perméabilités écologiques à encourager au niveau des versants ou têtes de bassin versant où la trame bocagère est moins dense, essentiellement entre Montgermont et la Mézière, entre Cap Malo et Melesse, ou à l'Est de la RD 137 ;
- Des principes de connexions écologiques à assurer, en limite de la Chapelle-des-Fougeretz sur le vallon du Moulin Neuf, pour le ruisseau de Champalaune, ou sur le plateau agricole à l'Est de la 2x2 voies ;
- Des franchissements écologiques à améliorer ou à prévoir au travers de la 2x2 voies, entre le bois du Château des Loges et le vallon des Basses Mordelles au sud de la Mézière ou en limite de Confortland à Saint-Grégoire. Pour le dernier, il s'agit d'aménager les abords de la voie communale existant qui passe sous la RD 137.

Deux nouvelles zones de développement des activités économiques

Le DOO organise le foncier d'activité en fonction des objectifs du PADD. Il exprime ces objectifs principalement dans le document graphique accompagnant le DOO.

En ce qui concerne les nouvelles zones de développement économique, leur localisation de principe est indiquée sur le document graphique n°1 du DOO par une vignette violette assortie d'un potentiel exprimé en hectare. Le secteur situé au nord de Cap-Malo est désigné pour une surface de 30 ha avec pour objectif l'accueil d'activités mixtes sauf les activités commerciales (hors ZACom).

Le SCoT identifie de la même manière des zones conditionnelles de développement : leur mobilisation est conditionnée à une vocation spécifique. L'enclave agricole au cœur de la séquence Nord de la Route du Meuble, le site de Beaucé, est marquée de cette désignation et ce pour un potentiel urbanisable de 10 ha. Le DOO précise qu'il est "à *dédier à l'accueil d'activités dont la vocation et le programme doivent être définis dans le cadre d'un projet d'ensemble de gestion, restructuration et développement des différentes séquences de la route du Meuble (cf. site stratégique « Route de Saint-Malo »).*" Le DAC (voir ci-après) cible le site de Beaucé comme le secteur de développement commercial de la séquence Nord.

The map illustrates the 'Route du Meuble' (Furniture Route) in the Rennes region, divided into two sequences: 'séquence Nord' (North) and 'séquence Sud' (South). The North sequence is highlighted in red and orange, starting from 'LA MEZIERE / MELESSE / LA CHAPELLE DES FGTZ / SAINT-GREGOIRE' and passing through 'LA MEZIERE / MELESSE Cap Malo'. The South sequence is highlighted in orange, starting from 'LA CHAPELLE DES FGTZ / MONTGERMONT' and passing through 'RENNES / SAINT-GREGOIRE Nord Rocade'. Other towns and landmarks shown include SAINT-AUBIN D'AUBIGNE Saint-Médard, MELESSE La Métairie, LIFFRE Beaugé, BETTON Village de la Forêt, RENNES Les Longchamps, CESSON SEVIGNE Rigaudière, CHANTEPIE Rocade Sud, VERN-SUR SEICHE Val d'Orson, CHARTRES DE BRETAGNE La croix aux Potiers, BRUZ Mons-Rouaudière, MORDELLES Les Platanes, RENNES Cleunay, SAINT-JACQUES DE-LA-LANDE Galté, RENNES VEZIN LE COQUET Route de Lorient, and PACE Rive Ouest. A north arrow is located in the top right corner.

- Source : IGN bdcarto® bdtopo®, AUDIAR

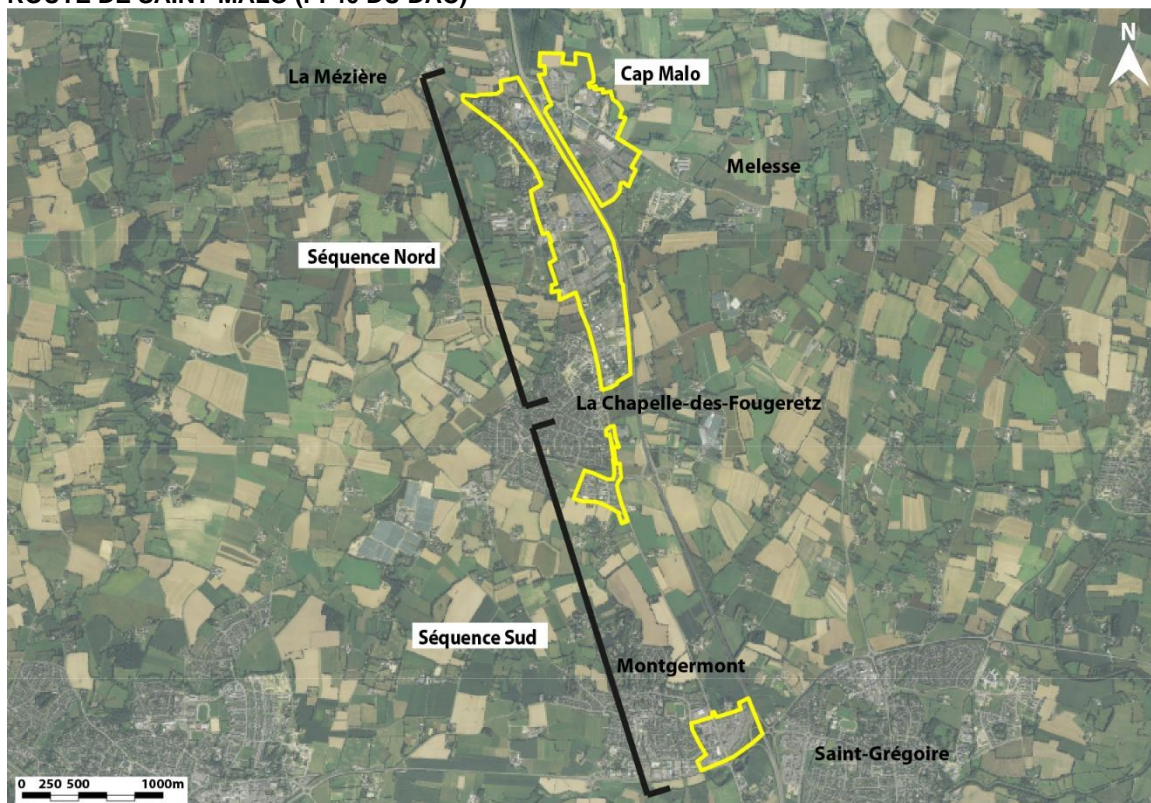


Les principes d'aménagement commercial s'appliquant au sein de la ZACom de la Route du Meuble / route de Saint-Malo

La Route du Meuble / Route de Saint-Malo fait partie des sites de rayonnement spécifiques qui sont indépendants de l'armature urbaine. Ces sites ont vocation à répondre aux besoins occasionnels et exceptionnels mais pas aux besoins courants dont les localisations préférentielles sont les centralités.

Dans le DAC, la ZACom de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo est scindée en deux séquences, Nord et Sud et en trois périmètres de ZACom. Face à la séquence Nord, de l'autre côté de la voie express Rennes Saint-Malo, se trouve la ZACom de Cap Malo.

CARTE DE LOCALISATION DES ZACOM DU SITE MAJEUR SPECIFIQUE DE LA ROUTE DU MEUBLE / ROUTE DE SAINT-MALO (P. 40 DU DAC)

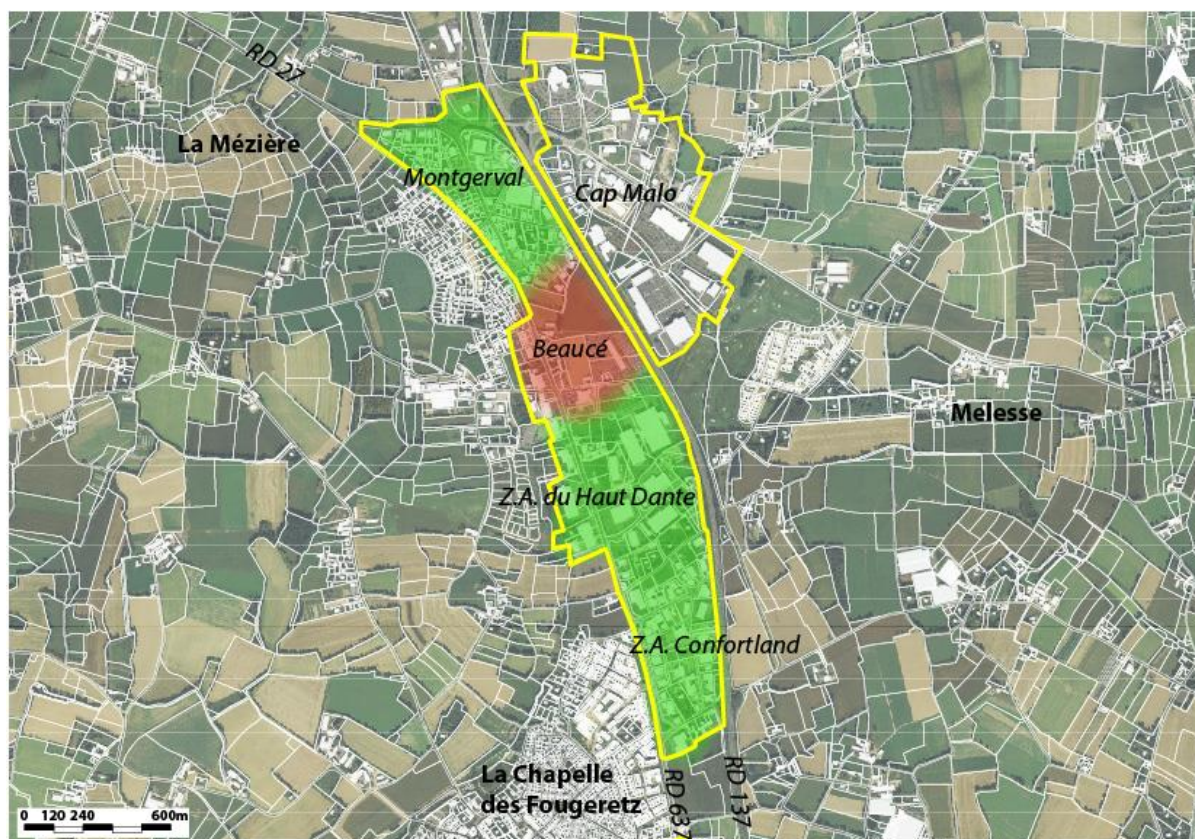


Au sein des ZACom, pour prendre en compte leurs enjeux urbains spécifiques, le DAC identifie des secteurs avec des vocations différenciées en termes d'aménagement et de développement, et précise les principes d'aménagement qui leur sont propres. Les ZACom concernées par ces vocations différenciées (développement,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

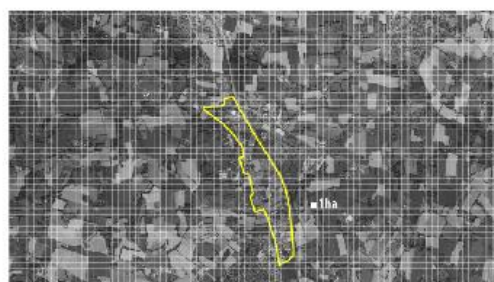
Dans l'objectif ambitieux de limiter la consommation foncière, le SCoT vise la forte restriction des possibilités d'extension des zones commerciales et la recomposition des sites commerciaux sur eux-mêmes. Il s'agit de valoriser les espaces commerciaux déjà urbanisés ou en projet d'urbanisation et d'accélérer les mutations de ces espaces dont la qualité est insuffisante, en privilégiant une conception dense et compacte.

Compte tenu des mutations du commerce, particulièrement celles observables lors de la révision du SCoT, le Pays de Rennes s'est interrogé sur les mutations que la Route du Meuble / Route de Saint-Malo aurait été appelée à connaître. Dans le cadre du projet de territoire élaboré en 2015, l'objectif du SCoT est de transformer une route commerciale en un boulevard urbain avec un équilibre entre des séquences paysagères, des zones d'activités, des zones périurbaines redynamisées par l'introduction de plus de mixité urbaine (activités, logements, équipements...) et des pôles commerciaux plus regroupés et lisibles. Pour ce faire, l'un des postulats du projet est que la polarisation commerciale conditionnera l'attractivité et la pérennité, à terme, des commerces de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo.

**CARTE DE LA ZACOM DE LA ROUTE DU MEUBLE SEQUENCE NORD (DAC PAGE 42) :
PÉRIMÈTRE ET VOCATION DE LA ZONE**



- Secteur de développement
- Secteur de mutation






Le secteur de Beaucé est une enclave agricole. L'objectif initial est que son aménagement permette de créer une rotule stratégique en capacité d'entraîner avec elle la réorganisation des fonctions urbaines de la Route du Meuble ainsi que sa restructuration urbaine et paysagère. A la suite de l'approbation du SCOT en 2015, il était attendu la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement d'ensemble en capacité de proposer des possibilités de transfert d'activités commerciales existantes ou d'installation d'une nouvelle offre commerciale, dans les limites de surface de vente prévues au SCOT ou des règles de transfert des commerces existant. La dynamique attendue permettrait le regroupement des commerces au sein **d'un nouveau pôle d'activités commerciales et tertiaires** dans un environnement attractif et renouvelé.

Le reste de la Route du Meuble (ZA Triangle vert, Montgerval, Haut Danté, Confortland) a vocation à évoluer vers des fonctions mixtes et productives. A long terme, l'objectif est de s'appuyer sur l'aménagement du secteur de Beaucé pour permettre une mutation progressive des équipements commerciaux existants, notamment par la dynamique de transfert que le SCOT aura pu créer.

Pour cadrer et favoriser la mise en œuvre de cette orientation au sein de la séquence Nord, les dispositions du Document d'Aménagement Commercial (DAC) sur cette ZACOM prévoient :

- sur le site de Beaucé : un secteur de développement destiné à accueillir de nouvelles implantations commerciales par création, transfert ou restructuration qui nécessitent d'être couplées à du développement de surfaces de vente.
- sur les secteurs de Montgerval, du Haut Danté et de Confortland : un secteur de mutation ayant vocation à muter vers des fonctions diversifiées (habitat, activités, équipements, loisirs, ...). Les transferts d'activité commerciales depuis ces secteurs s'effectuent prioritairement vers les secteurs de développement dont celui de Beaucé.

PRESCRIPTIONS DES DIFFERENTS SECTEURS AU SEIN DES ZACOM

	Les secteurs de développement (en rouge) sont destinés à accueillir de nouvelles implantations commerciales par création, transfert ou restructuration qui nécessitent d'être couplées à du développement de surfaces de vente. Les projets de restructuration feront l'objet d'un projet global favorisant l'intégration urbaine du site, son ouverture sur les quartiers environnants et la modernisation de ses conditions d'accessibilité pour tous les modes.
	Les secteurs de modernisation (en bleu) sont des secteurs dans lesquels sont possibles des opérations de réhabilitation ou d'adaptation des équipements commerciaux existants aux attentes des consommateurs, à de nouveaux modes d'exploitation, à des enjeux environnementaux, économiques, réglementaires ou d'accessibilité... Cette modernisation a lieu soit dans les enveloppes existantes et/ou déjà autorisées en CDAC, soit dans le cadre d'un développement commercial limité, qui ne compromet pas la vocation du secteur de développement de la ZACOM.
	Les secteurs de mutation vers des fonctions mixtes (en vert) sont des secteurs commerciaux ayant vocation à muter vers des fonctions diversifiées (habitat, activités, équipements, loisirs, ...). Les transferts d'activités commerciales depuis ces secteurs s'effectuent prioritairement vers les secteurs de développement. Lorsque de nouvelles implantations commerciales sont envisagées, qui ne compromettent pas la vocation du secteur de développement de la ZACOM, elles sont programmées dans le cadre d'opérations de programmation mixte et doivent répondre préférentiellement aux besoins des nouvelles populations du secteur. Ces nouvelles implantations ne doivent pas s'accompagner du développement de nouveaux parcs de stationnements dédiés. L'extension des commerces existants dans ces zones doit rester limitée.

De manière synthétique, les éléments de cadrage que donne le DAC sont :

ZACOM	Séquence Nord de la Route du Meuble
Communes concernées	Melesse, La Mézière, La Chapelle-des-Fougeretz, Saint-Grégoire
Vocation de la zone	Besoins occasionnels et exceptionnels
Objectif de développement urbain	Le site de Beaucé est identifié comme un secteur de développement commercial et les secteurs de Montgerval au nord et Confortland au sud comme des secteurs de mutation
Droits à construire de nouvelles surfaces de vente	Mutualisé : dans la limite de l'enveloppe de 4 500 m ² pour Cap Malo et la Séquence Nord de la Route du Meuble / Route de Saint-Malo.

2. PRESENTATION ET JUSTIFICATION DES CHOIX POUR LA MODIFICATION N°2 DU SCOT

Lors de la mise en révision du SCoT en 2012, la route du Meuble (RD 637) connaissait des difficultés (mouvements de changement d'enseignes, déplacement de certaines entreprises vers d'autres zones d'activités, vacance commerciale...), auxquelles s'ajoutait l'évolution des habitudes d'achat des consommateurs. Pour prendre en considération cette situation, le SCoT prévoyait les dispositions présentées précédemment. Le document d'aménagement commercial (DAC) prescrit notamment **le regroupement des commerces de la séquence Nord de la Route du Meuble sur le site non urbanisé de Beaucé**, afin de favoriser leur synergie. Ce regroupement devait être alimenté principalement par le transfert de surfaces commerciales existantes ; les surfaces libérées ayant vocation à accueillir d'autres types d'activités.

Par ailleurs, les dispositions du SCoT sur le secteur de la Route du Meuble – Séquence Nord (DOO et DAC) doivent permettre de contribuer au renouvellement urbain des zones d'activités du secteur avec davantage de mixité de fonctions et de qualité urbaine.

L'aménagement du secteur de Beaucé pour accueillir le développement commercial de la route du Meuble n'est plus en phase avec les enjeux d'aménagement commercial d'aujourd'hui

Depuis l'approbation du SCoT en 2015, la route du Meuble a connu une reprise et de nouveaux porteurs de projet ont ponctuellement souhaité s'installer, **dans une logique de densification et d'optimisation du foncier existant** sur les sites permettant une vitrine sur la RD 637. Mais les dispositions du DAC n'ont pas permis la réalisation de ces projets : le secteur de développement n'était pas opérationnel et les secteurs de mutation n'avaient pas vocation à les accueillir (possibles uniquement dans le cadre de projets d'ensemble intégrant une mixité de fonctions).

Aussi, à ce jour, **le projet poursuivi de regroupement des commerces n'a pas été mis en œuvre** :

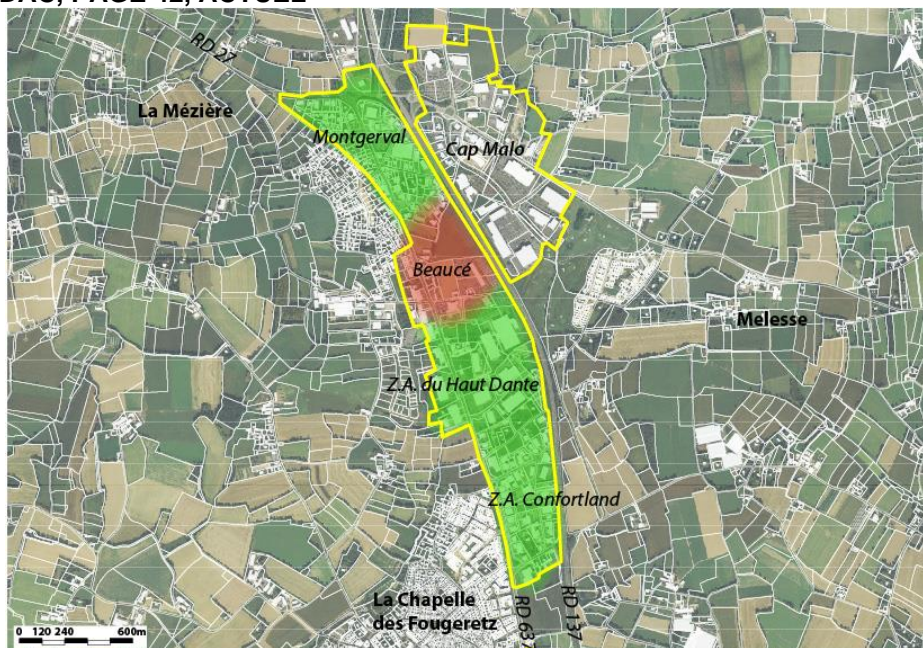
- Le secteur de développement commercial sur le site non urbanisé de Beaucé n'a pas débouché sur une opération d'ensemble qui aurait permis d'enclencher une dynamique de transferts et de restructuration de la Route du Meuble ;
- Les secteurs de mutation n'ont pas fait l'objet d'une évolution vers d'autres fonctions dans le cadre d'un projet d'ensemble.

En outre, la réalisation d'une opération d'aménagement en extension pour mettre en œuvre le secteur de développement commercial est obsolète au regard des nouveaux enjeux du secteur :

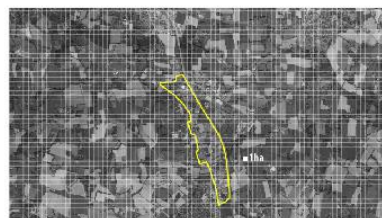
- La logique de transfert est incertaine à court et moyen termes car les commerçants et porteurs de projet commerciaux orientent davantage leur stratégie immobilière vers la valorisation et l'optimisation de l'existant (bâti ou non bâti) avec des surfaces plus contenues tout en souhaitant conserver une situation en vitrine sur la RD 637. L'inadéquation entre l'offre foncière qui pourrait être proposée, les objectifs des projets commerciaux, et les nouveaux droits à construire plafonnés définis au DAC, amèneraient donc à ne pas voir se réaliser le regroupement souhaité des commerces sur le site de Beaucé ;
- De plus, les tissus d'activités existants ont des besoins de restructuration importants, particulièrement les plus anciens comme le secteur de la Bourdonnais/Haut Danté où certains espaces méritent d'être réaménagés. Du fait de ces caractéristiques, ces secteurs présentent inversement des potentiels de développement en densification ou renouvellement urbain intéressants.

Pour ces raisons, il paraît donc aujourd'hui nécessaire d'ajuster la stratégie traduite au DAC en vigueur.

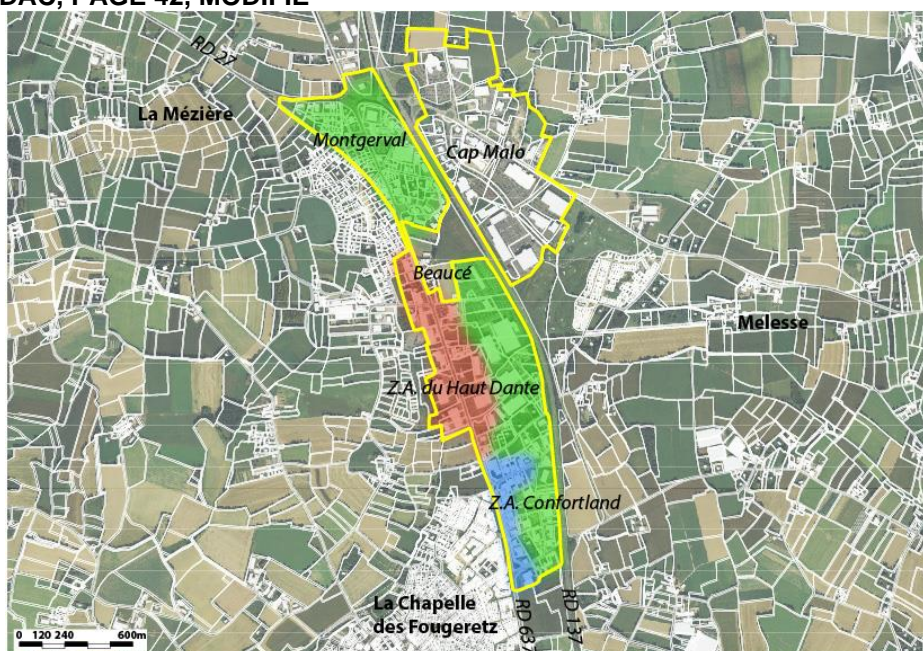
DAC, PAGE 42, ACTUEL



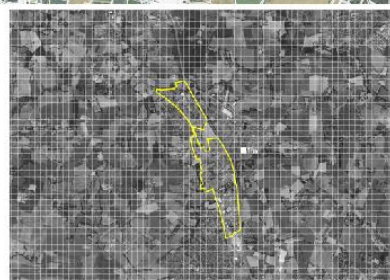
- Secteur de développement
- Secteur de mutation



DAC, PAGE 42, MODIFIE



- Secteur de développement
- Secteur de modernisation des équipements existants
- Secteur de mutation



Le déplacement du secteur de développement commercial vers un espace de renouvellement urbain et sur une séquence lisible est plus adapté

Ainsi, **en conservant l'objectif de regrouper les commerces**, le Pays de Rennes souhaite procéder à un ajustement du DAC **en déplaçant**, sur une surface légèrement inférieure (~26 ha à l'état actuel et ~24 ha à l'état modifié), **le secteur de développement commercial de Beaucé vers un site disposant d'un potentiel de densification pour accueillir les nouveaux projets**.

Le **site commercial de la Bourdonnais/Haut Dante**, en conservant la partie déjà urbanisée de Beaucé (cf. carte des unités urbaines et relations au paysage agro-naturel de la séquence nord de la route du Meuble, page 14), est ciblé car en capacité de répondre à plus court terme aux exigences économiques, urbaines et environnementales que le SCoT s'est fixé pour le site stratégique d'aménagement :

- **Il est proche** de quelques centaines de mètres, tout en conservant une partie du secteur de développement initial (partie déjà urbanisée), permettant ainsi de conserver l'objectif de départ d'une position centrale au sein de la séquence Nord ;
- Le secteur de développement s'inscrit au sein de limites favorisant la **constitution d'une séquence urbaine lisible, recentrée** et ne remettant pas en cause les principes d'alternance de paysages urbains et ruraux ;
- Il fera émerger une **dynamique de projet** sur un espace urbain qui a **des besoins de restructuration mais également un potentiel de développement intéressant** (foncier disponible aménagé ou non aménagé, optimisable ou vacant), en profondeur et sur les deux rives de la RD 637. **Le Pays de Rennes souhaite favoriser les projets en densification ou renouvellement de l'existant sur cette séquence**, ce qui n'est pas possible actuellement ;
- Les espaces devant ou entre les bâtiments existants offrent l'opportunité pour le secteur **d'améliorer ses qualités paysagères et environnementales** (création d'une trame verte peu présente actuellement, gestion de l'eau, performance énergétique des bâtiments, production d'énergies renouvelables,...) et **de réaliser des espaces plus attractifs pour les usagers**, et **d'améliorer son accessibilité globale** (gestion des flux de véhicules, desserte par les transports en commun, aménagements pour les piétons et les cycles...).

Un nouveau secteur de modernisation pour accompagner les équipements existants en façade de la Route du Meuble est également nécessaire

D'autre part, le secteur de Confortland présente un regroupement effectif de commerces sur un linéaire marchand continu, apparaissant aujourd'hui comme stable et attractif, méritant d'être modernisé. 19 enseignes sont situées en façade sur la route au sein d'une opération d'aménagement organisée et bien identifiable dans le paysage urbain.

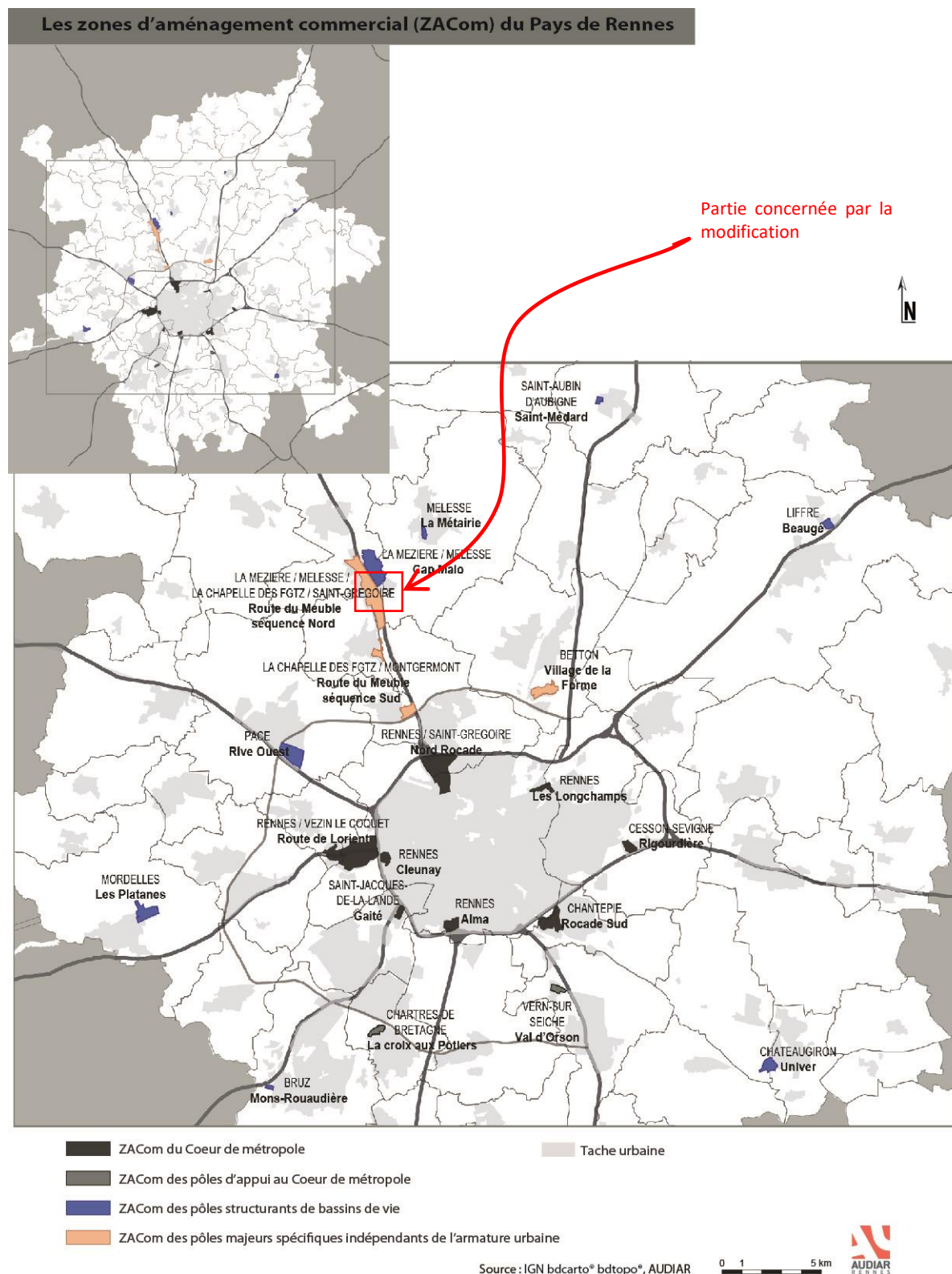
Au regard des nouveaux enjeux décrits, ces commerces ne pourront pas se déplacer aisément vers le secteur de développement. Ainsi, le Pays de Rennes souhaite **accompagner la dynamique de cette séquence commerciale en garantissant l'avenir des équipements existants par leur modernisation, sans permettre pour autant de nouvelles implantations commerciales**. Sur cette séquence, la mise en place d'un secteur de modernisation est donc plus appropriée, avec des attendus semblables à ceux de la séquence Sud (Décoparc). Il s'agit plus précisément de permettre les opérations de réhabilitation ou d'adaptation des équipements commerciaux existants aux attentes des consommateurs, à de nouveaux modes d'exploitation, à des enjeux environnementaux (performances énergétiques des bâtiments, gestion de la ressource en eau et imperméabilisation, végétalisation des espaces, valorisation des déchets...), économiques, réglementaires ou d'accessibilité.

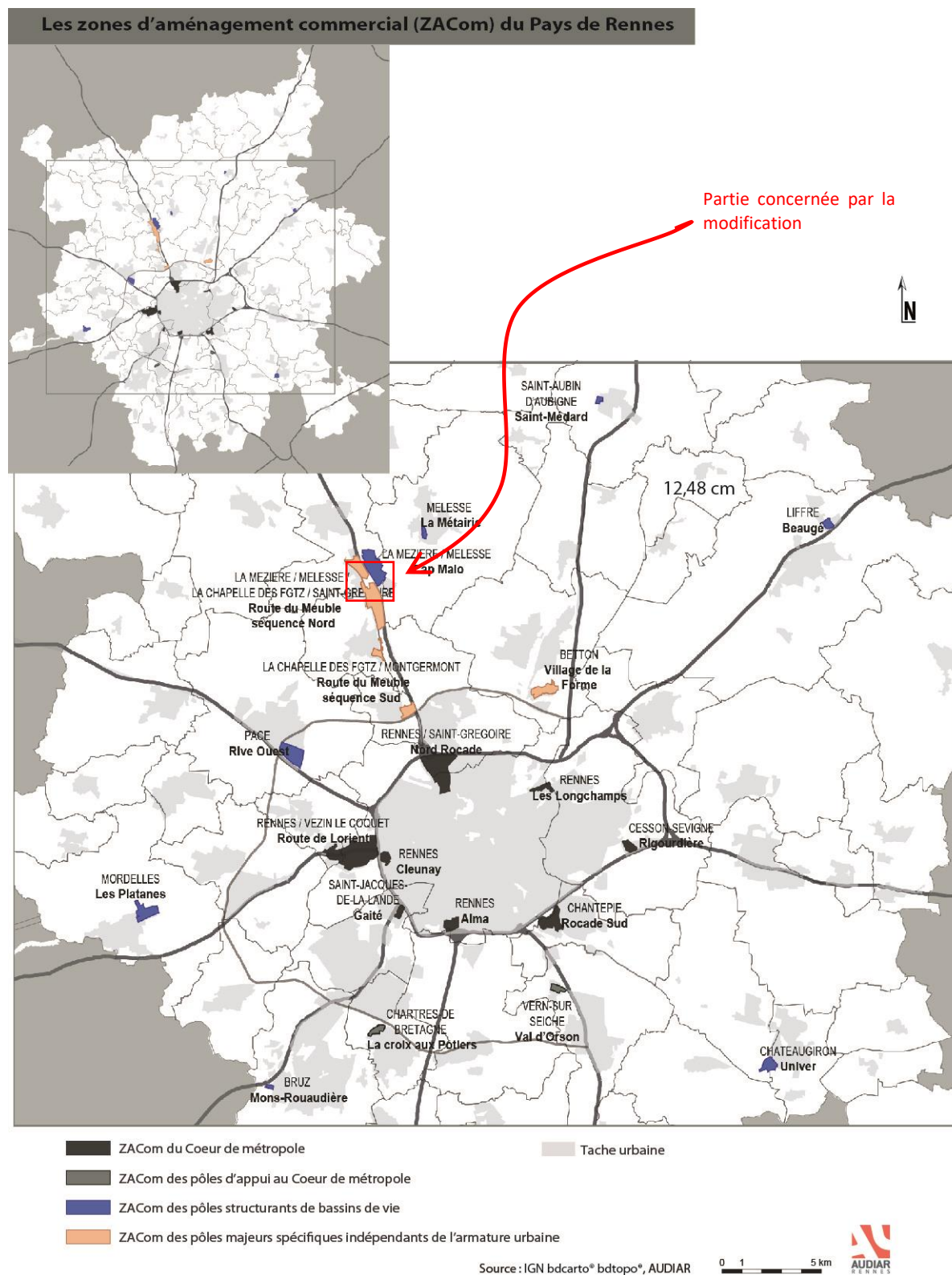
Le secteur de modernisation proposé à la modification du DAC se limite aux implantations commerciales existantes qui forment un linéaire continu, en façade sur la RD 637 et sur une partie de la rue du Val. Il vient compléter le secteur de développement repositionné pour former un ensemble commercial cohérent et contenu.

Identification des modifications projetées du Document d'Aménagement Commercial (DAC)

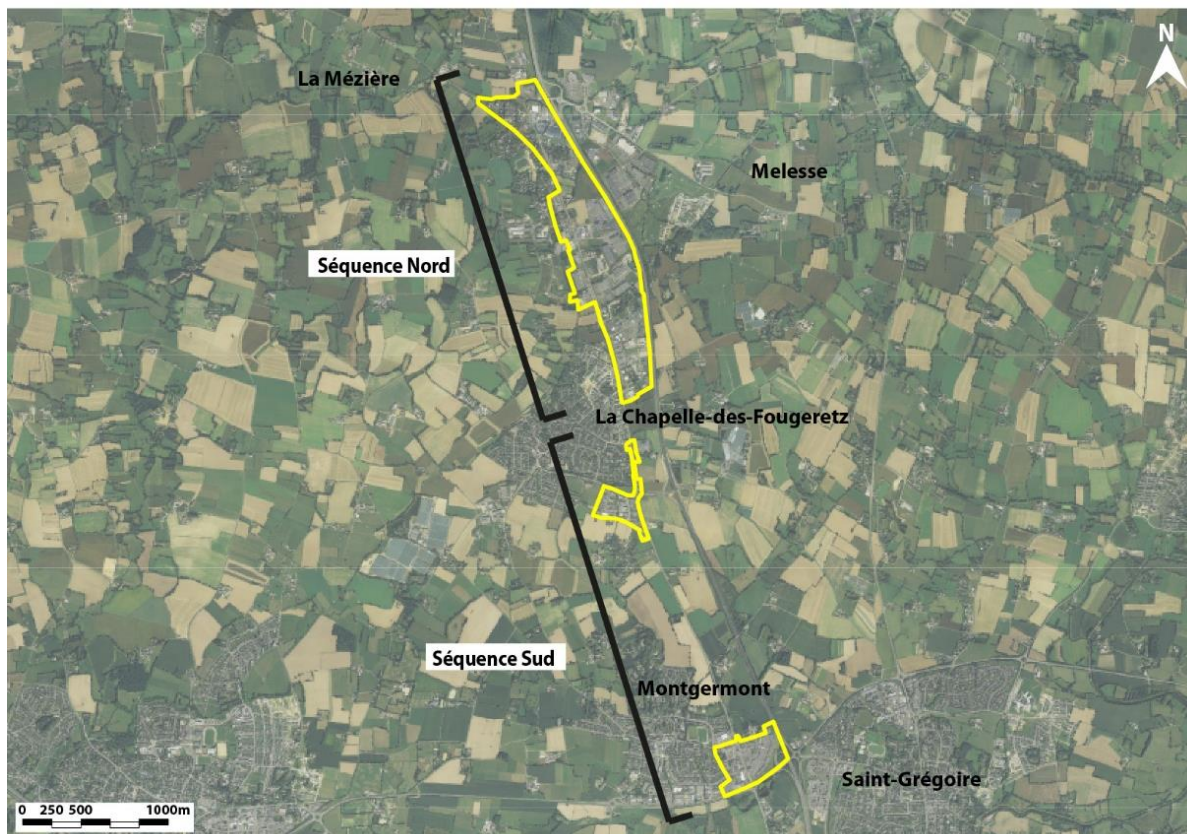
La modification concerne uniquement le Document d'Aménagement Commercial (DAC) avec :

- la réduction du périmètre de la ZACom, le site de Beaucé n'ayant plus vocation à accueillir un développement commercial : cartographies p.13, p.40 et p.42 du DAC ;
- l'évolution des vocations de la ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo Séquence Nord, avec le déplacement du secteur de développement et l'évolution du secteur de mutation vers un secteur de modernisation sur une partie de Confortland : cartographies p.42 du DAC.

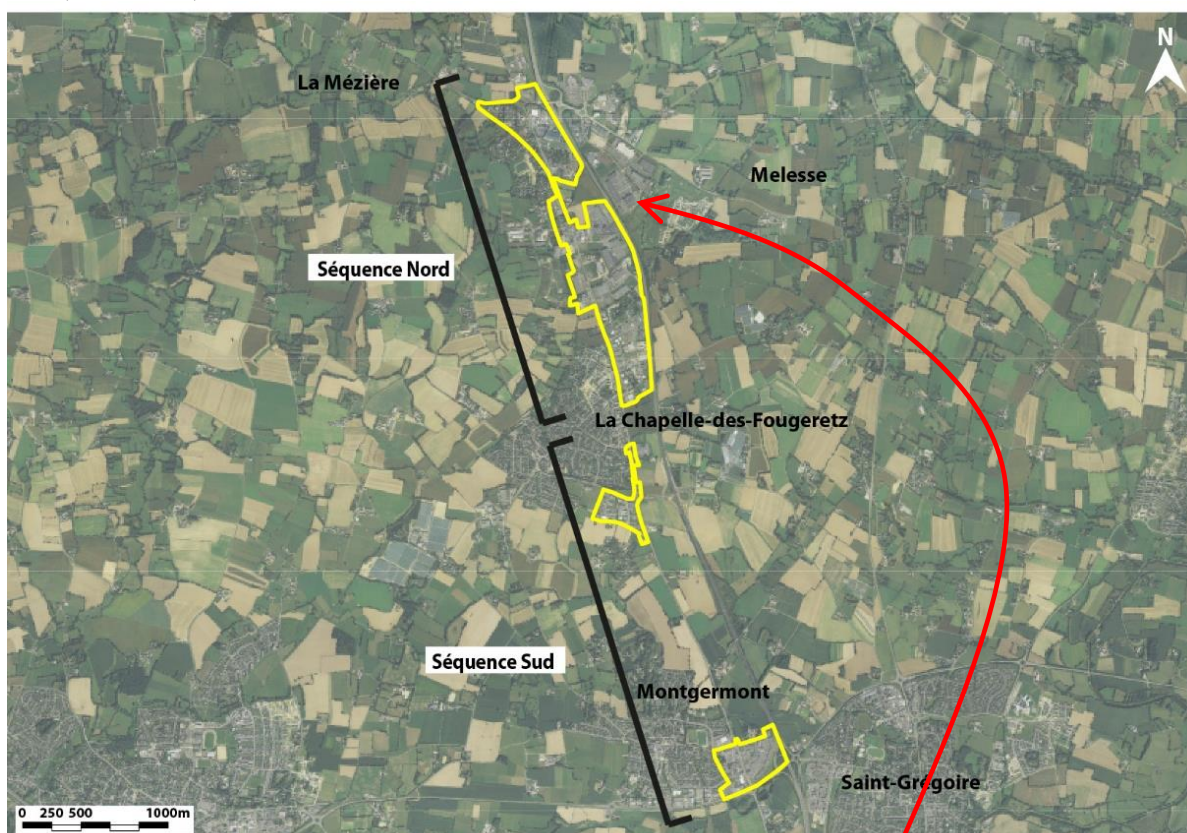




DAC, PAGE 40, ACTUEL



DAC, PAGE 40, MODIFIE



Partie concernée par la
modification

3. ELEMENTS DE CADRAGE DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION DU SCOT

Justification du choix de la procédure de modification

Il est rappelé que l'objet de la modification est d'ajuster les dispositions du Document d'Aménagement Commercial (DAC) pour la ZACom Route du Meuble / Route de Saint-Malo pour permettre :

- d'une part, de déplacer le secteur de développement initialement envisagé par l'urbanisation d'un espace à dominante agricole, vers un secteur de renouvellement urbain
- d'autre part, de permettre la modernisation des équipements commerciaux du secteur de Confortland

Est précisé ici le cadre donné à la procédure de modification pour le SCOT :

Article L143-32 du code l'urbanisme

« Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L. 143-29, le schéma de cohérence territoriale fait l'objet d'une procédure de modification lorsque l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 décide de modifier le document d'orientation et d'objectifs. »

Article L143-29 du code l'urbanisme

« Le schéma de cohérence territoriale fait l'objet d'une révision lorsque l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 envisage des changements portant sur :

- 1° Les orientations définies par le projet d'aménagement stratégique ; [projet d'aménagement et de développement durable dans la version antérieure modifiée par l'ordonnance n°2020-744 du 17 juin 2020 – article 3]*
- 2° Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs prises en application de l'article L. 141-10 ;*
- 3° Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs relatives à la politique de l'habitat prises en application du 3° de l'article L. 141-7 ayant pour effet de diminuer l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements. »*

Article L141-10 du code l'urbanisme

*« Au regard des enjeux en matière de préservation de l'environnement et des ressources naturelles, de prévention des risques naturels, de transition écologique, énergétique et climatique, le **document d'orientation et d'objectifs** définit :*

- 1° Les objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain par secteur géographique ;*
- 2° Les orientations en matière de préservation des paysages, les espaces naturels, agricoles, forestiers ou urbains à protéger, notamment en raison de leur participation à l'amélioration du cadre de vie. Il transpose les dispositions pertinentes des chartes de parcs naturels régionaux à une échelle appropriée ;*
- 3° Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques et de la ressource en eau ;*
- 4° Les orientations qui contribuent à favoriser la transition énergétique et climatique, notamment la lutte contre les émissions territoriales de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, et l'accroissement du stockage de carbone dans les sols et les milieux naturels. »*

Etant donné que les adaptations souhaitées du DAC n'amènent pas à modifier le projet d'aménagement et de développement durables, les dispositions du document d'orientation et d'objectifs prises en application de l'article L. 141-10 du code de l'urbanisme et les dispositions du document d'orientation et d'objectifs relatives à la politique de l'habitat prises en application du 3° de l'article L. 141-7 ayant pour effet de diminuer l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements, celles-ci entrent donc dans le champ de la **modification du schéma de cohérence territoriale**.

Mise en oeuvre d'une procédure de modification de droit commun

Sont ici repris les articles du code de l'urbanisme permettant de guider les étapes et le contenu de la procédure de modification :

Article L143-33 du code l'urbanisme

« La procédure de modification est engagée à l'initiative du président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 qui établit le projet de modification.

Avant l'ouverture de l'enquête publique ou avant la mise à disposition du public, le président de l'établissement public notifie le projet de modification à l'autorité administrative compétente de l'Etat et aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-8. Lorsque le projet de modification prévoit la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles, il est également soumis aux avis prévus au 6° de l'article L. 143-20. »

Article L143-34 du code l'urbanisme

« Lorsque le projet de modification porte sur des dispositions prises en application des articles L. 141-4, L. 141-5, L. 141-6, L. 141-7, L. 141-11, L. 141-12 et L. 141-13, il est soumis à enquête publique par le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16.

L'enquête publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Lorsque la modification ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Les avis des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-8 sont joints au dossier d'enquête publique

Article L143-35 du code l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, ce projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16. »

Article L143-36 du code l'urbanisme

« L'acte modifiant le schéma de cohérence territoriale devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 143-24 à L. 143-26. »

Article L143-37 du code l'urbanisme

« Dans les cas autres que ceux mentionnés à l'article L. 143-34, le projet de modification peut faire l'objet d'une modification simplifiée. Il en est de même lorsque le projet de modification a uniquement pour objet la rectification d'une erreur matérielle. »

Par la délibération du 17 septembre 2021, le bureau syndical du Pays de Rennes a pris acte de l'engagement de la procédure de modification initiée par son président.

Le projet de modification n°2 du SCoT été notifiée à l'autorité administrative compétente de l'Etat et aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-8. Le rapport de présentation leur a été adressé. La démarche engagée par le Pays de Rennes a prévu, en plus du cadre fixé, la tenue d'une réunion invitant l'autorité administrative compétente de l'Etat et les personnes publiques associées mentionnées précédemment. Les avis de l'Etat et des personnes publiques associées ont été joints au dossier d'enquête publique ainsi que le compte-rendu de la réunion les réunissant pour l'examen du dossier.

Aussi, des temps d'échanges spécifiques avec les élus des communes concernées, Rennes Métropole, la communauté de commune du Val d'Ille-Aubigné (dont une visite sur site) et l'Association de la Route du Meuble (deux réunions) ont été organisés.

Situation par rapport à l'évaluation environnementale du SCoT

Article R104-8 du code de l'urbanisme

« Les schémas de cohérence territoriale font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1° De leur modification prévue à l'article L. 143-32, lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

2° De leur modification simplifiée prévue à l'article L. 131-3, lorsque celle-ci emporte les mêmes effets qu'une révision ;

3° De leur modification prévue à l'article L. 143-32, autre que celle mentionnée aux 1° et 2°, s'il est établi, après un examen au cas par cas réalisé dans les conditions définies aux articles R. 104-33 à R. 104-37, qu'elle est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux procédures de modification ayant pour seul objet la rectification d'une erreur matérielle.»

En application de l'article R104-8 du code de l'urbanisme, le Pays de Rennes a saisi la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) de Bretagne afin qu'elle établisse, après examen, si le projet de modification n°2 du SCoT est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et s'il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La saisine était accompagnée d'un rapport construit conformément à l'article R. 104-34 du Code de l'urbanisme comprenant :

1° Une description des évolutions apportées au schéma de cohérence territoriale ;

2° Un exposé décrivant notamment :

- Les caractéristiques principales du document d'urbanisme,
- L'objet plus précis de la procédure de modification,
- Les caractéristiques principales, la valeur et la vulnérabilité du territoire concerné par la modification,
- Les raisons pour lesquelles le projet de modification n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, au regard des critères de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et, par conséquent, ne requiert pas la réalisation d'une évaluation environnementale

Par son avis n°022-009585, daté du 22 mars 2022, la MRAE a décidé que la modification n°2 du schéma de cohérence territoriale du Pays de Rennes (35) n'est pas soumise à évaluation environnementale.



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

