SCoT du Pays de Rennes

Schéma de cohérence territoriale

PADD

Projet d'aménagement et de développement durable

Pays de Rennes

SYNDICAT MIXTE DU SCOT

Approuvé par le Comité syndical
le 18 décembre 2007

Document réalisé par l'AUDIAR, pour le Syndicat mixte du SCoT du Pays de Rennes
Décembre 2007 © AUDIAR

sommaire

préambule 4 — L'origine du projet : l'appartenance à un même bassin de vie

Le socle du projet : miser sur les ressources du territoire pour préparer l'avenir

Affirmer les ambitions d'un « Pays-capitale » à vocation européenne 9
- Une ambition européenne : renforcer le rayonnement du Pays de Rennes
- Une ambition régionale : assurer le développement de la région
- Une ambition locale : concilier rayonnement et proximité

Maintenir la priorité donnée à la richesse humaine 10
- Les habitants du Pays de Rennes au cœur du projet
- Développement humain et innovation : la priorité donnée à la formation, à l'université et la recherche

Consolider la qualité de l'organisation territoriale de la ville-archipel 12
- Vers un cœur de métropole conforté
- Une organisation de réseaux de communes autour du cœur de métropole
- Le développement de pôles constitués dans les secteurs plus éloignés
- L'organisation territoriale de la ville-archipel : un atout face aux défis de l'avenir

L'ambition du projet : viser l'excellence pour relever les défis des grandes métropoles de demain

Accueillir 120 000 habitants en 20 ans, une volonté et un devoir 17
- Produire les logements nécessaires pour répondre aux besoins d'accueil
- Permettre une égalité d'accès au logement pour tous : mixité et cohésion sociale
- Mettre en place une stratégie foncière, à l'échelle du Pays de Rennes

Stimuler l'innovation et intensifier le développement économique pour affirmer le territoire au niveau européen 20
- Conforter l'image et le rayonnement du Pays de Rennes en Europe
- Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes
- Intelligence, innovation, connaissance : créer les conditions favorables à l'innovation et au développement de synergies entre connaissance et entreprises
- Accroître l'offre de foncier d'activité en assurant la convergence entre besoins des entreprises et exigences d'un développement durable

Cultiver la qualité de vie, source essentielle d'attractivité 27
- Conjuguer développement urbain et renforcement de la biodiversité
- Associer l'agriculture au devenir de la ville-archipel et faire du paysage un facteur d'attractivité et d'identité du territoire
- Économiser l'espace, renforcer l'identité des communes et tirer parti de la qualité du patrimoine urbain rennais
- Offrir et conforter un environnement urbain favorable et sain, économiser les ressources énergétiques et naturelles

La cohérence du projet : placer l'habitant au centre des choix pour optimiser la ville-archipel

Accroître l'efficacité des déplacements en donnant la priorité aux transports en commun, économes et durables 37
- Organiser une armature performante de desserte en transports en commun
- Promouvoir une nouvelle approche de la mobilité en donnant une vraie priorité aux modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo

Utiliser le réseau de transports en commun comme levier de structuration pour faciliter l'accès aux services et organiser « la ville des proximités » 43
- Rendre plus accessible l'offre urbaine à l'échelle de la ville-archipel en renforçant le développement urbain aux abords du réseau TC
- Renforcer l'offre de proximité à l'échelle intercommunale autour des pôles structurants
- Développer l'offre de voisinage à l'échelle communale par des aménagements urbains renouvelés

conclusion 47 — La ville-archipel au service d'une cohérence durable

L'origine du projet : l'appartenance à un même bassin de vie

Le Pays de Rennes : une coopération basée sur la solidarité

L'espace vécu, un lien fort entre les communes

Habiter dans une commune, travailler dans une autre, se détendre ailleurs… De plus en plus, les lieux de vie dépassent le périmètre communal, voire intercommunal. Tout en étant très attachés à l'identité de leur commune, les habitants n'y limitent pas leurs pratiques mais au contraire les déploient sur l'ensemble du Pays de Rennes, qui constitue le véritable bassin de vie et l'échelle pertinente pour prendre en compte les besoins et les préoccupations des habitants.
L'élaboration de son SCoT permet au Pays de Rennes de bâtir une vision commune pour les 15 à 20 prochaines années et lui offre l'occasion de se doter d'un cadre stratégique dans lequel individus et acteurs institutionnels pourront, ensemble, contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de chacun.

Une association volontaire de territoires singuliers

Le Pays de Rennes est constitué d'une communauté d'agglomération, Rennes Métropole, et de quatre communautés de communes, celles des Pays d'Aubigné, de Châteaugiron, de Liffré et du Val d'Ille, ainsi que d'une commune isolée, La Bouëxière. Il présente la particularité de comprendre une capitale régionale : c'est un « Pays-capitale » de plus de 420 000 habitants.
Riches de leur diversité, ces communes et communautés ont choisi de préparer ensemble leur avenir en élaborant un projet commun qui s'exprime à travers la charte de développement du Pays de Rennes depuis fin 2001 et aujourd'hui par un Schéma de cohérence territoriale (SCoT). En effet, il est admis par tous que les grandes logiques de développement (paysage, déplacements, croissance urbaine…) dépassent largement les limites étroites des périmètres institutionnels et qu'il est nécessaire de renforcer la cohérence des différentes politiques à l'échelle du bassin de vie. Le Pays de Rennes est un territoire de projet sur lequel les choix collectifs peuvent s'effectuer de façon cohérente.

Une tradition de coopération et une intelligence du territoire

Le slogan « *Vivre en intelligence* » du projet d'agglomération de Rennes de 1991 est largement partagé par l'ensemble du Pays. Outre l'expression d'un développement appuyé d'abord sur les fonctions tertiaires supérieures, la recherche, les universités, les TIC[1], etc., cette volonté affichée met l'accent sur la cohésion sociale propre au Pays de Rennes. Les groupes sociaux y vivent « en intelligence », ils peuvent y être entendus et dialoguer. Par ailleurs, la coopération intercommunale est ancienne et s'y montre particulièrement vivante (taxe professionnelle communautaire en 1992, organisation précoce en Pays urbain, Codespar[2], etc.).
C'est ainsi que le SCoT envisage le développement et l'attractivité du Pays de Rennes de façon indissociable de la qualité du «vivre ensemble».

Un socle de valeurs partagées pour fonder le projet

Ce projet s'appuie sur des valeurs largement partagées par les élus, les acteurs du Pays et de la Bretagne :

- *la solidarité* pour que chacun trouve sa place et puisse s'épanouir, aussi bien les personnes que les communes et territoires du Pays et de la Bretagne ;
- *la qualité d'un développement durable* visant à la fois l'excellence économique d'une métropole qui entraîne sa région et un modèle d'urbanisation multipolaire construisant une ville-archipel, imbriquant ville et campagne, préservant l'environnement et favorisant une mixité sociale ;
- *l'identité bretonne*, porteuse à la fois de dialogue, d'ouverture et du bien-vivre ensemble ;

[1] Technologies de l'information et de la communication
[2] Conseil de développement économique et social du Pays de Rennes

- *l'intelligence*, dans la région la mieux formée de France, avec la certitude que dans l'économie de la connaissance de demain, ce sont les compétences et la coopération des hommes et des femmes qui permettront l'innovation et l'anticipation nécessaires.

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT exprime cette volonté partagée de construire un « Pays-capitale », métropole de rang européen, au service de sa population et de l'ensemble de la Bretagne.

Le SCoT : un projet et un outil pour préparer l'avenir du territoire

Des mutations profondes à anticiper

Alors que le XXIe siècle commence, la dynamique du Pays de Rennes s'inscrit dans un contexte national, européen et international qui évolue rapidement.

Une mutation de l'économie qui nécessite anticipation, réactivité et intelligence

La mondialisation économique et financière, l'élargissement de l'Europe et l'entrée en scène des pays émergents induisent un accroissement des concurrences entre territoires. Les mutations industrielles sont radicales, la compétition commerciale internationale aiguë et les risques de délocalisations croissants.
Demain, la performance de « l'économie de la connaissance » naissante, sur laquelle est fondée la stratégie européenne, sera basée sur la compétence, l'organisation, les capacités de communication, les TIC, d'où l'importance accrue donnée à l'information, à sa production et sa transformation, à l'innovation technologique et au management. Dans le même temps, la qualité du cadre de vie deviendra un atout maître.
L'économie rennaise, en forte progression durant la dernière décennie, devra veiller à consolider ses atouts : elle a été portée par le développement des emplois métropolitains supérieurs, l'Université, la recherche, la technopole et, aussi, par sa qualité de vie.

Des évolutions démographiques et sociales considérables

La population européenne subit un vieillissement inéluctable, aux conséquences économiques, sociales et culturelles importantes. Confrontée à la concurrence internationale, à l'accélération de la mondialisation économique et à la mobilité des capitaux, des entreprises, des actifs et des talents qu'elle entraîne, l'Europe est pénalisée par ce processus et connaîtra rapidement des besoins de main d'œuvre. Même si le Pays de Rennes est particulièrement jeune grâce à son dynamisme démographique, il verra, d'ici 2030, la part des plus de 60 ans doubler et celle des plus de 80 ans tripler.
Les évolutions sociales (individualisation, diversité des modes de vie, mais aussi précarisation, exclusion, temps partiels subis, fragmentation sociale…) appellent, au-delà d'une solidarité plus importante, une offre urbaine diversifiée, capable de répondre aux différents modes de vie et aux besoins qui en découlent, tant en termes d'habitat que d'aménagement et de services. L'évolution des temps sociaux, quant à elle, amène à reconsidérer l'organisation des temps de la cité face aux temps individuels qui se désynchronisent : c'est un aménagement temporel qui doit être visé, sur la base d'une réflexion portant sur les services, les déplacements, l'accès à la culture et aux loisirs.

Des défis environnementaux, énergétiques et sanitaires planétaires

L'effet de serre, l'épuisement des énergies fossiles et l'érosion de la biodiversité font peser sur la planète une menace inédite en matière de climat, d'avenir énergétique et d'équilibre environnemental.
Le renchérissement du coût de l'énergie pourrait peser lourd sur l'économie et devrait fortement marquer l'organisation des déplacements à l'échelle de temps d'une génération.
Les pressions économiques ou urbaines, les pollutions de toute sorte, induisent des menaces pour l'environnement ainsi que risques sanitaires inédits.

Dans le Pays de Rennes, la forte croissance des déplacements et la consommation excessive d'espace augmentent ces risques environnementaux et énergétiques et peuvent fragiliser le « modèle rennais » de ville verte polycentrique.

Une stratégie ambitieuse pour consolider l'avenir du Pays de Rennes

Le Pays de Rennes est aujourd'hui dynamique et solidaire. Son développement s'appuie sur un socle d'atouts reconnus. Il s'agit en particulier de la qualité de la coopération entre les acteurs, de leur volonté et de leur ambition pour leur territoire. Mais il doit faire face à un certain nombre de risques.
Le SCoT doit donc anticiper les changements à venir tout en privilégiant la diversité des solutions susceptibles de préserver les atouts du Pays sur le long terme.

Un développement durablement nécessaire

Le développement économique n'est pas une fin en soi, mais c'est la clé de l'équilibre démographique du Pays de Rennes et donc un des fondements du projet.
En effet, la croissance économique est nécessaire au Pays de Rennes pour une raison manifeste : seul l'emploi permet d'attirer et de conserver les jeunes actifs, indispensables à l'équilibre démographique à long terme du Pays. Ce développement est également nécessaire pour que les entreprises trouvent les salariés dont elles ont besoin et que les emplois de service à la personne, induits notamment par le vieillissement de la population, puissent se développer grâce à la dynamique des ressources économiques.

Un développement nécessairement durable

Le SCoT n'est qu'une étape dans un processus d'évolution du territoire qui doit laisser l'avenir ouvert pour les générations futures.
La déclaration de Rio[3] a identifié, en 1992, trois piliers essentiels des politiques territoriales de développement durable : la lutte contre la pauvreté et l'exclusion, la production de biens et de services durables et la protection de l'environnement.
Le SCoT du Pays de Rennes s'appuie sur la conviction que solidarité et qualité de vie sont à la fois le résultat et le facteur du développement dans un ensemble indissociable. La qualité humaine et sociale de territoires dont le développement « n'oublie personne » et leur qualité de vie vont devenir, dans les décennies à venir, un facteur déterminant dans l'attractivité des villes. La préservation des grands équilibres environnementaux, la prise en compte du renchérissement et de la raréfaction de l'énergie, la réduction des émissions de gaz à effets de serre sont également essentiels pour le maintien de cette qualité de vie dans la durée.

Pour mettre en œuvre cette ambition au cours des vingt prochaines années, le SCoT engage le territoire dans un processus de développement durable sur l'ensemble du bassin de vie, afin d'assurer l'efficacité de politiques sectorielles bien articulées et la cohérence des politiques des cinq EPCI du Pays de Rennes, par un projet visant trois objectifs indissociablement liés :

1. **Miser sur les ressources du territoire pour préparer l'avenir** : celles d'une capitale régionale, d'une « ville apprenante » et solidaire, mais aussi d'une ville puisant sa qualité dans un mariage harmonieux entre ville et nature.
2. **Viser l'excellence pour relever les défis des grandes métropoles de demain** en termes d'accueil de population, de performance économique et de qualité de vie pour placer le Pays de Rennes parmi les régions urbaines les plus attractives pour les hommes et les entreprises.
3. **Placer l'habitant au centre des choix pour optimiser la cohérence territoriale de la ville-archipel.** Il s'agit d'une part de développer la ville des proximités en rapprochant les services des habitants et d'autre part de mettre en cohérence la politique de l'urbanisme et celle des déplacements, la mobilité étant un facteur essentiel de la cohésion urbaine.

[3] Sommet de Rio 1992, ou « CNUED » (Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement), du 3 au 14 Juin 1992, sous l'égide de l'ONU. Le document final signé par les participants du sommet, intitulé « Agenda 21 », constitue depuis une référence internationale en matière de principes et de mise en œuvre du développement durable « économiquement viable, écologiquement durable et socialement équitable ». Le sommet de Rio lui-même et l'Agenda 21 consacraient ainsi le concept et posaient les fondements du développement durable à l'échelle de la planète.

Partie 1

Le socle du projet : miser sur les ressources du territoire pour préparer l'avenir

Le socle du projet : miser sur les ressources du territoire pour préparer l'avenir

Le Pays de Rennes est la capitale de la Bretagne. Son développement irrigue le développement de l'Ille-et-Vilaine et de l'ensemble de la région. Pour conforter cette position et son rôle de locomotive régionale, il doit maintenir et renforcer son rayonnement au niveau européen.

Différentes échelles de territoire coexistent avec leurs logiques propres. Pourtant, leur imbrication assure la cohérence du projet car, si le fonctionnement global de la ville dépend de la qualité et de la spécificité irréductible de chacun des sites qui la compose, inversement, les changements de perspectives et les interventions plus larges qui en découlent ont des incidences jusqu'au niveau local. Aussi, l'ambition du Pays de Rennes se décline-t-elle à trois niveaux indissociables : la vocation européenne, la capitale de la région Bretagne et la métropole qui irrigue son territoire local.

C'est en misant sur ses principaux atouts et en portant à son aboutissement son modèle de développement que le Pays fera face aux défis qui se présentent à lui. Les sources de son projet, déjà imprimées dans le territoire rennais, constituent les fondements de sa stratégie dans deux domaines essentiels.

D'une part, la richesse humaine constituera le levier principal de développement au XXIe siècle. Dans les vingt prochaines années, le facteur humain sera décisif tout autant d'un point de vue quantitatif (vieillissement, compétition pour les actifs) que d'un point de vue qualitatif (connaissance et compétences, cohésion sociale). Dans un contexte d'économie mondialisée, la concurrence est rude pour le Pays de Rennes, et elle le restera. Les matières premières, le capital ou la proximité des marchés ne sont plus les principaux facteurs d'attractivité des territoires. Le développement est désormais fondé sur l'économie de la connaissance, le capital humain prend de plus en plus d'importance et les entreprises intègrent dans leurs stratégies les choix de localisation résidentielle de leurs salariés. C'est pourquoi les habitants actuels et futurs du Pays de Rennes sont au cœur du projet de développement durable.

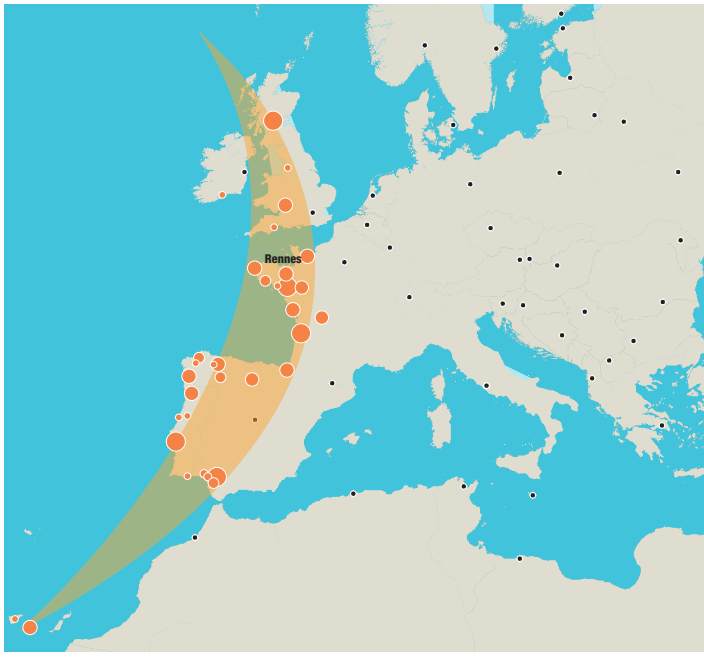
D'autre part, la qualité urbaine du Pays de Rennes repose sur une configuration particulière qui s'appuie sur son site et une volonté politique de renforcer son organisation multipolaire. Celle-ci lui confère une capacité à allier ville et campagne et à préserver les identités communales de l'anonymat des banlieues grâce au maintien d'espaces agronaturels. Ces espaces agronaturels importants (forêts de Rennes–Liffré, Massif des Marches de Bretagne…), qui constituent l'essentiel de son territoire, participent pleinement de son cadre vie et de la qualité si particulière sur laquelle repose la notoriété du Pays de Rennes.

Affirmer les ambitions d'un « Pays-capitale » à vocation européenne

L'ambition du Pays de Rennes se décline à trois échelles : la vocation européenne, la capitale de région qui s'appuie sur les atouts de la Bretagne et assure son développement, la métropole qui irrigue son territoire local. Ces trois niveaux d'ambitions sont indissociables et leur imbrication assure la cohérence du projet.

Une ambition européenne : renforcer le rayonnement du Pays de Rennes

Alors que l'Europe s'est décentrée avec l'extension vers l'Est, le Pays de Rennes, capitale de la Bretagne, a l'ambition de rayonner davantage à l'échelle européenne.
L'ambition européenne implique pour le développement de ce territoire l'amélioration de son accessibilité, le renforcement de ses atouts majeurs (enseignement supérieur et recherche, dynamisme culturel…) et l'amplification de sa visibilité dans les réseaux stratégiques européens.
Le renforcement de l'image et du rayonnement du Pays de Rennes sera par conséquent un axe fort du projet.



Villes membres de la Conférence des villes de l'Arc atlantique

Une ambition régionale : assurer le développement de la région

Le Pays de Rennes, bénéficiant des atouts des territoires bretons, doit jouer pleinement son rôle de capitale régionale dont l'attractivité et le rayonnement s'expriment au service de l'ensemble des acteurs de la région mais aussi grâce à eux. En effet, les régions qui avancent, les régions fortes de demain, sont celles qui peuvent compter sur des agglomérations fortes. C'est grâce à ce couple dynamique capitale régionale–région que pourra s'amplifier leur développement mutuel : le Pays de Rennes attire des chercheurs et des actifs qualifiés qui essaiment par la suite dans les autres pays bretons.

Un pays attractif et diffuseur

En ce sens, il s'agira d'affirmer le rôle moteur de la capitale bretonne irriguant la Région Bretagne dont elle est la porte d'entrée européenne. Réciproquement, c'est grâce à la Bretagne que le Pays de Rennes pourra réussir demain en s'appuyant sur l'image dynamique de la région et en multipliant les coopérations avec les institutions, les territoires, les entreprises de la région.
Enfin, le Pays de Rennes, au cœur du Grand Ouest, compte renforcer ses collaborations avec les autres régions urbaines proches, dans le cadre de l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne, notamment avec Nantes, Brest, Saint-Malo, Angers et Saint-Nazaire, afin d'atteindre, sur certaines fonctions métropolitaines, la « taille critique » européenne.

Une ambition locale : concilier rayonnement et proximité

Le projet doit être fédérateur au sein du Pays lui-même. Cela nécessite de conjuguer les premiers enjeux de rayonnement européen et de capitale régionale avec un troisième, d'égale importance, qui est d'assurer la durabilité du développement du Pays en préservant les équilibres internes dans un contexte de fort développement.
Le SCoT propose en cela un projet de développement équilibré : un Pays de Rennes qui concilie rayonnement et proximité dans un environnement de qualité pour le bien-être des populations.

Maintenir la priorité donnée à la richesse humaine

La stratégie du projet se fonde sur le développement de la diversité des compétences et de la richesse humaine, en synergie avec les universités et la recherche.

Les habitants du Pays de Rennes au cœur du projet

La dynamique d'une société de plus en plus individualiste, qui rend plus complexe la définition de l'intérêt commun, oblige à renouveler profondément les modalités de construction des décisions publiques. Cela implique une démocratie plus participative, qui prend en compte la manière dont les individus eux-mêmes se représentent leur situation et souhaitent la voir évoluer.

La construction du projet nécessite la création d'une vision d'avenir pour l'ensemble de la population. Elle s'appuie sur les savoirs concrets de la vie quotidienne, l'intelligence et l'imaginaire des milliers d'acteurs qui vont conditionner sa réalisation. Si, dans la production de cette vision d'avenir, les élus et les techniciens ont joué un rôle plus visible, le projet a essayé de prendre en considération tout à la fois le point de vue des habitants et celui des acteurs, leurs attentes et la façon dont ils voient l'évolution de leur territoire. Une étude sociologique a été conduite afin d'appréhender de façon rigoureuse les perceptions et les pratiques des habitants du Pays de Rennes. Des ateliers d'échanges et de concertation ont également permis aux citoyens d'être partie prenante des choix dans l'élaboration du projet.

Développement humain et innovation : la priorité donnée à la formation, à l'université et la recherche

Parmi les atouts dont le Pays de Rennes dispose pour attirer et conserver les entreprises, les actifs, l'environnement favorable à la connaissance, celui d'une capitale régionale orientée vers le savoir, jouera un rôle essentiel.

Un dispositif d'éducation et de formation de qualité

Le Pays de Rennes dispose d'un dispositif d'éducation et de formation de qualité. Ses habitants témoignent d'une véritable envie d'apprendre et de réussir et placent l'Académie de Rennes aux premiers rangs au niveau national. Rennes accueille chaque année près de 60 000 étudiants – dont plus de 4 000 viennent de pays étrangers – qui se répartissent sur plusieurs campus universitaires.

Un fort potentiel de recherche et une importante capacité d'innovation

L'économie de la connaissance à Rennes peut s'appuyer sur un potentiel de plus de 80 laboratoires dont une grande partie relève des grands organismes de recherche. Les 5 000 chercheurs et enseignants-chercheurs présents couvrent un large spectre disciplinaire. Ce pôle de recherche, notamment en matière de technologies de l'information et des communications (TIC), est bien articulé à de puissants laboratoires privés (Canon, Thomson…). La présence d'un CHR[1], de l'École Nationale de la Santé Publique et de plusieurs 3e cycles, ainsi que de coopérations extra-régionales, en font un site reconnu en termes de santé.

[1] Centre hospitalier régional

Globalement, le Pays de Rennes dispose d'un fort potentiel d'innovation. Depuis 1984, Rennes Atalante[2] porte le projet technopolitain de la métropole. Depuis cette date, 7 500 emplois ont été créés sur différents sites favorisant le développement de « *clusters* »[3] dans les domaines de compétitivité qui sont les siens. En 2005, trois pôles de compétitivité ont été labellisés en Bretagne avec la participation de Rennes en particulier autour des télécommunications *(Images et Réseaux)*, de l'industrie agroalimentaire *(Valorial)* et de l'automobile *(Automobile haut de gamme)*.
Enfin, le Pays de Rennes s'illustre dans l'innovation et la mise en pratique du développement durable au quotidien, notamment dans la conception des opérations d'urbanisme.

Un réel dynamisme culturel et associatif, clé de la formation tout au long de la vie

L'intelligence du territoire ne se réduit pas à son potentiel universitaire ou de recherche. Ce territoire est également riche de l'intelligence de l'ensemble de sa population et des compétences mobilisables pour anticiper les changements. La formation tout au long de la vie devient alors un outil essentiel d'une politique de l'emploi porteuse de dynamique économique, de cohésion sociale et d'intelligence collective.

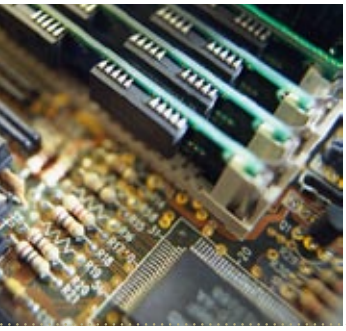
Le Pays de Rennes offre des ressources de formations multiples et ouvertes à tous. En effet, la formation « non formelle » voire « informelle », qui s'acquiert lors d'activités diverses (manifestations culturelles…), ou dans le cadre d'organisations ou de groupes de la société civile, constitue une offre de savoir représentant un réservoir considérable de connaissances, d'innovation, de développement personnel. Or l'agglomération rennaise est reconnue pour son dynamisme culturel et associatif. Rennes, ville étudiante, est une ville qui «bouge». Des événements majeurs, tels les Tombées de la nuit, les Transmusicales… attirent des jeunes de toute la France et même de l'étranger. De grands équipements, tels le TNB[4], l'opéra et les Champs Libres contribuent à la notoriété culturelle de l'agglomération. En outre, le mouvement associatif y est très vivant.

Un réseau de communication performant au service de la diffusion des savoirs

La prise en compte précoce de la nécessité d'intervenir dans l'aménagement numérique du territoire afin de permettre un renforcement harmonisé des capacités d'échange à haut débit favorise une plus grande diffusion des savoirs et le développement des échanges associatifs et coopératifs (Rennes Atalante, Mégalis à l'échelle régionale, le tissu associatif lié aux TIC…).

[2] L'association Rennes Atalante a été créée en 1984 en même temps que la technopole. Outil de développement économique par l'innovation et la technologie, elle a pour mission de favoriser le développement et l'implantation des entreprises de technologie sur le département d'Ille-et-Vilaine, ainsi que la création d'activités nouvelles à forte valeur ajoutée.
[3] Pôles économiques ciblés regroupant les entreprises et la recherche

[4] Théâtre national de Bretagne



Consolider la qualité de l'organisation territoriale de la ville-archipel

En rupture avec l'option privilégiée ailleurs dans les années 70, l'agglomération rennaise a fait le choix, affirmé dès 1983 dans son schéma directeur, d'un développement polycentrique où les extensions urbaines s'adossent aux bourgs originels des différentes communes ; d'où l'émergence d'une ville sans banlieue, soucieuse de ses « ceintures vertes ». Aujourd'hui, c'est l'ensemble du Pays de Rennes qui est inscrit dans une logique urbaine de ville multipolaire, dont l'organisation est contrastée selon les territoires :

- **un cœur de métropole, « ville compacte »,**
- **les autres communes du périmètre de transports urbains (PTU), bénéficiant d'une très bonne offre en transports, qui fonctionnent en réseaux entre elles ;**
- **des polarités périphériques plus diffuses entourées de petits bourgs.**

Cette structure polycentrique est par ailleurs articulée à la trame verte et bleue, le maillage d'eau et de bocage, qui constitue un élément important de l'identité du Pays telle que la ressentent ses habitants.

Vers un cœur de métropole conforté

Le cœur de métropole, rassemblant Rennes, Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Jacques-de-la-Lande et Saint-Grégoire, constitue la polarité majeure du département et de la région. Il est dense (« ville compacte ») et concentre plus de la moitié de la population du Pays. Il accueille une partie très importante des emplois (les trois-quarts) et centralise les principales fonctions métropolitaines et grands équipements. En outre, il bénéficie de transports collectifs très performants et le centre-ville constitue un pôle d'échanges majeur qui organise les intermodalités fer, transports urbains (métro-bus, suburbains) et interurbains.

Le SCoT entend conforter le rayonnement métropolitain autour des fonctions centrales et des grands équipements (universités, équipements hospitaliers, recherche…). La consolidation de ce cœur de métropole est nécessaire dans un équilibre à trouver face à une nouvelle répartition de l'urbanisation dans les pôles périurbains. Un levier important de ce développement sera le renouvellement urbain. Avec les derniers secteurs d'extension urbaine, ce cœur de métropole conserve encore des capacités importantes : dans le seul espace délimité par la rocade, le potentiel de logements constructibles est déjà d'environ 35 000, et les restructurations foncières de grands propriétaires comme l'armée ou la SNCF libèreront, à court et moyen terme, des emprises importantes et bien situées.

Une organisation de réseaux de communes autour du cœur de métropole

Autour du cœur de métropole, les communes appartenant au Périmètre de transports urbains fonctionnent en réseau entre elles et avec les communes du cœur de métropole, grâce notamment à la qualité de la desserte en transports en commun.

Cet espace est marqué par le développement, en périphérie immédiate du cœur de métropole et autour de la 2e ceinture qui constitue un lien structurant de proximité, d'une dizaine de villes aujourd'hui proches de 10 000 habitants ou ayant dépassé ce seuil. Ces villes offrent l'ensemble des équipements nécessaires à la vie quotidienne des habitants de plusieurs communes (collège, marchés, équipements culturels et sportifs…), soit en constituant des pôles pour les petites communes environnantes, soit le plus souvent en fonctionnant en réseau sur deux ou trois communes.

Cet espace est également marqué par la constitution de nouvelles formes de polarités complémentaires aux pôles urbains existants : équipements sportifs, loisirs, culturel et parfois commerciaux et de services.

Le renforcement de ces réseaux se fera à travers la recherche de complémentarités pour la meilleure articulation de ces pôles mais également par le développement des liaisons douces (cycles et itinéraires pédestres) et des intermodalités diversifiées.

Le développement de pôles constitués dans les secteurs plus éloignés

En s'éloignant du cœur de métropole, et notamment au-delà du périmètre de transports urbains, l'organisation territoriale est plus traditionnelle, fondée sur des polarités locales, anciennes, qui structurent leur territoire environnant. De petites villes, parfois très anciennes, offrent l'ensemble des services nécessaires aux habitants de tout un canton, y compris souvent des services rares : piscines, équipements culturels. Plusieurs de ces pôles sont hors du Pays de Rennes (Guichen, Janzé, Montfort-sur-Meu…), mais Châteaugiron ou Liffré jouent incontestablement ce rôle à l'intérieur du Pays. Une telle organisation du territoire a permis un développement relativement satisfaisant des équipements et services aux habitants, regroupés là où les poids de population sont les plus importants.

Le SCoT a pour projet de renforcer ces polarités intermédiaires pour favoriser un rapprochement des diverses fonctions urbaines. L'inscription de ces pôles dans des réseaux de communes permettra d'enrichir l'offre urbaine aux habitants. L'organisation du territoire devra également permettre la complémentarité des modes de transports, notamment en favorisant l'intermodalité entre les transports collectifs, le réseau ferroviaire et les liaisons routières express.

L'organisation territoriale de la ville-archipel : un atout face aux défis de l'avenir

L'organisation territoriale multipolaire, qui laisse une large part aux espaces naturels et agricoles entre les bourgs et les villes, assure au Pays de Rennes une qualité urbaine et environnementale reconnue.

Celle-ci est porteuse d'avenir, car elle attire et retient les personnes et les talents. Elle constitue l'un des atouts majeurs de l'attractivité du territoire. Peu d'agglomérations ont réussi à grandir sans étalement urbain, sans banlieues, tout en préservant les équilibres entre les fonctions urbaines, économiques, agricoles et environnementales. En outre, le choix d'un développement polycentrique a permis d'éviter l'étalement urbain : sur la période

La ville-archipel
Source : Audiar-COSTEL

1990-2000, l'aire urbaine de Rennes a été l'un des territoires les moins artificialisés parmi les principales aires urbaines françaises alors que la croissance démographique, au cours de la dernière décennie, y a été parmi les trois plus fortes. Il en résulte une meilleure préservation de l'environnement, gage de qualité du cadre de vie et d'équilibre écologique du territoire. Enfin, par la meilleure répartition des équipements, cette forme de ville-archipel favorise les mixités urbaines et l'équité sociale. Elle permet la « ville des proximités » qui constitue un gage de diversité et de richesse des relations humaines porteuses de cohésion sociale.

Cependant, les perspectives de croissance démographique et économique peuvent constituer une menace pour le maintien de la qualité de la vie et de la ville : consommation d'espace, formes urbaines uniformes, détérioration des espaces non bâtis, saturation des transports.

Le défi du SCoT consiste à conjuguer une ambition de développement, seul capable d'assurer la pérennité des équilibres du territoire, avec la préservation d'une qualité de cadre de vie et la capacité à assurer durablement les proximités et les mobilités.

Piscine ludique de la Conterie à Chartres-de-Bretagne.
(Projet du Cabinet d'architectes ALTA)

Le Zéphyr. Châteaugiron

© ZAC «La Courrouze", agence d'architecture Dusapin/Leclercq

Partie 2

L'ambition du projet : viser l'excellence pour relever les défis des grandes métropoles de demain

L'ambition du projet : viser l'excellence pour relever les défis des grandes métropoles de demain

Les villes sont moteur de développement, particulièrement lorsqu'elles sont insérées dans la dynamique du réseau des grandes métropoles. Mais la mondialisation des échanges induit des défis considérables auxquels elles doivent faire face pour se maintenir dans la course des « grandes », pour soutenir et amplifier leur développement sur le long terme. Dans cet univers concurrentiel, les seuils quantitatifs sont insuffisants s'ils ne sont pas assortis de critères de qualité à faire valoir. Dès lors, la qualité, fondée sur l'équilibre de son territoire, constitue pour le Pays de Rennes un axe central pour son projet, en particulier dans les trois domaines autour desquels s'articule son développement.

Le dynamisme démographique dont a fait preuve le Pays de Rennes au cours de la dernière décennie est remarquable : l'aire urbaine rennaise a connu la troisième plus forte progression démographique derrière celles de Montpellier et de Toulouse, avec un rythme de croissance trois fois supérieur à la moyenne française. Cette tendance lourde se double d'indicateurs qualitatifs puisque le Pays a su attirer de nombreux cadres et une population jeune, gage de son attractivité future. Pourtant, cet équilibre est menacé par les ruptures démographiques que connaît la société française et qui concerneront également le Pays de Rennes, même si ces phénomènes le toucheront à des rythmes moindres. Ces transformations démographiques et sociologiques vont mettre à rude épreuve les recettes du succès dans les prochaines années : seules les métropoles capables d'accompagner le vieillissement de leur population tout en continuant à attirer les actifs dont auront besoin les entreprises resteront dans la course. Accueillir 120 000 habitants en 20 ans constitue un objectif ambitieux, qui ne sera accepté et acceptable qu'à la double condition d'une qualité et d'une diversité dans la réalisation des opérations d'habitat.

Le fort dynamisme de l'économie du territoire a été porté par le développement des emplois métropolitains supérieurs. Son rôle de capitale régionale permet en effet à la ville de bénéficier d'emplois liés aux fonctions administratives et de commandement, moins sensibles aux cycles conjoncturels de l'économie marchande. La métropole s'est engagée depuis quelques décennies dans un renforcement des activités phares telles que le pôle automobile de premier rang et dans un effort de diversification, tout d'abord vers les technologies de l'information et de la communication et, plus récemment, avec la naissance d'un secteur de nutrition-santé. Elle bénéficie depuis peu d'un accroissement considérable des services aux entreprises et, dans une moindre mesure, des services aux particuliers. Viser l'excellence en matière de développement économique constitue une ligne de force de la stratégie rennaise, en misant sur la synergie entre son rayonnement, ses secteurs de pointe et d'innovation, et la diversification de ses activités tout en recherchant l'équilibre aussi bien dans la répartition de l'emploi que dans la relation ville–nature.

La qualité de la ville et de la vie représente un atout reconnu du Pays de Rennes. Son maintien constitue l'une des conditions d'attractivité pour les actifs. Dès lors, il est essentiel de faire le lien entre développement économique et aménagement spatial pour améliorer la productivité et attirer les investissements. La qualité d'un environnement économique apte à soutenir le développement et stimuler l'innovation résultera de la capacité du SCoT à savoir conjuguer le dynamisme de son développement avec les atouts de la ville-archipel dans les domaines écologiques, paysager et environnemental.

Accueillir 120 000 habitants en 20 ans, une volonté et un devoir

L'aire urbaine rennaise a certes connu une progression démographique remarquable durant la dernière décennie, mais le manque de logements et le renchérissement considérable des coûts ont contraint une part de la population, principalement des jeunes ménages et des primo-accédants, à se loger de plus en plus loin, et même en dehors du Pays et de l'aire urbaine. Les communes éloignées, souvent parmi les moins dotées, logent ainsi une partie des populations les moins aisées et ne sont pas en mesure de leur fournir le niveau d'équipements et de services nécessaire.
Dans un contexte de forte augmentation des prix, beaucoup de demandes de logement restent aujourd'hui insatisfaites. Le Pays de Rennes n'échappe pas à ce défi capital auquel il doit répondre pour assurer l'accès de tous aux droits fondamentaux et éloigner les menaces pesant sur la cohésion sociale. Cela concerne en particulier les populations les plus fragiles, qui connaissent de vraies difficultés d'accès au logement malgré l'importance du parc de logements locatifs sociaux existant dans la ville-centre – les grands quartiers d'habitat social de Rennes, inclus dans la ville, logent près de 15 % de la population du Pays –, mais aussi les jeunes actifs du fait d'une production insuffisante de logements « intermédiaires » (locatif privé, accession sociale).

La dynamique démographique du Pays de Rennes le conduira à dépasser les 500 000 habitants dans 10 ans, probablement 600 000 en 2030. C'est un atout mais également une responsabilité importante qui le positionne résolument comme *un pays entreprenant*. Le logement jouera un rôle crucial, il nécessite une intervention volontaire et diversifiée. Une production de logements très ambitieuse est dès aujourd'hui nécessaire pour maintenir le cap du développement et répondre aux besoins quantitatifs. Cette production devra intégrer également la nécessité de diversifier l'offre afin de permettre à tous de se loger, en tenant compte des évolutions sociales et des défis qu'elles imposent.

Produire les logements nécessaires pour répondre aux besoins d'accueil

Une forte vitalité démographique à pérenniser

Dans un premier temps, une production de logements très importante est nécessaire pour maintenir le cap du développement et répondre aux besoins quantitatifs. À cet effet, **le projet prévoit la construction d'au moins 5 000 logements par an d'ici 2012** : ce chiffre de livraisons de logements neufs est nécessaire pour couvrir trois besoins : le desserrement des ménages, l'accueil des nouveaux arrivants ainsi que le renouvellement du parc et les conditions de fluidité aptes à décourager la spéculation et la hausse des prix.
Pour la suite, à l'issue des PLH engagés, l'ambition en termes de production de logement devra être évaluée après un nouveau diagnostic de la situation.

Construire pour maintenir la population et accueillir le développement

Le phénomène de diminution de la taille des ménages entraîne un accroissement du nombre de ménages, et donc des logements nécessaires, plus rapide que celui de la population. Chaque ménage du Pays de Rennes comptait en moyenne 2,7 personnes en 1982, 2,3 en 1999. Ce desserrement des ménages ne montre aucun signe de ralentissement, une moyenne inférieure à 2 personnes par logement est plausible à l'horizon du SCoT.
Cette évolution, liée au vieillissement, est amplifiée par l'évolution des modes de vie et des comportements sociaux (décohabitations, recompositions de ménages, modes de vie individualisés, retard de formation des couples, longévité différenciée selon les sexes). Ainsi, de plus en plus de logements sont occupés par une seule personne, qui peut être célibataire, séparée, mais aussi astreinte à une double résidence pour des raisons professionnelles.

Il est donc évident que le Pays de Rennes devra, pour augmenter sa population de façon suffisante pour maintenir l'équilibre démographique, augmenter plus que proportionnellement son parc de logements.

Permettre une égalité d'accès au logement pour tous : mixité et cohésion sociale

Les programmes des communautés du Pays de Rennes affichent des objectifs ambitieux en matière de logements aidés pour renforcer la solidarité et la cohésion sociale. Il s'agit non seulement de traiter les besoins prioritaires et spécifiques à travers le logement social, mais également, et surtout, de proposer à tous des logements plus nombreux, plus variés, et en particulier en offrant des logements « intermédiaires » accessibles aux ménages actifs, traditionnellement attirés par la maison individuelle et surtout par les qualités d'intimité ou d'accès à l'espace extérieur qu'elle offre.

Contrer les effets ségrégatifs du marché du logement

Les populations exclues du développement économique risquent de se trouver confinées dans certains quartiers. Pour des raisons opposées, la tendance à « l'entre-soi », en particulier des populations les plus favorisées, aurait pour effet un durcissement de la situation et un renforcement des barrières à la mobilité.

Les territoires qui ne maîtriseront pas ces phénomènes de ségrégation finiront par régresser car les catégories de jeunes actifs qu'il est essentiel d'attirer ne pourront plus se loger. Le logement, en tant qu'élément essentiel de cohésion sociale et outil d'aménagement de l'espace, est au cœur de ces enjeux d'avenir.

Le SCoT vise à proposer un logement dans le Pays de Rennes à ceux qui le souhaitent. Le but est d'éviter les migrations contraintes vers les zones périurbaines lointaines, en particulier pour les ménages jeunes ou modestes. La répartition de ces logements constitue également un enjeu essentiel pour assurer l'équilibre social sur l'ensemble du territoire et éviter la ségrégation spatiale. Il s'agit de ne pas créer des « îlots sociaux » mais au contraire de favoriser la mixité dans les quartiers et les communes (accueillir sur un même site des logements sociaux, des copropriétés et des bureaux).

Promouvoir une diversité de l'habitat pour favoriser le « vivre ensemble »

Sur les territoires périphériques, l'accession à la propriété se faisait, jusqu'à une date récente, quasi-exclusivement sous forme pavillonnaire en lotissement. Même si le pavillon possède un certain nombre de qualités, cet habitat ne répond pas à toute la diversité des besoins et notamment ceux des jeunes célibataires, des jeunes couples sans enfant ou des personnes âgées.
En outre, de nouveaux besoins se font jour avec de nouveaux modes d'habiter, comme l'hébergement temporaire sur le lieu de travail trois nuits par semaine, la résidence principale étant plutôt celle d'un week-end prolongé ou encore celle où l'on pratique le télétravail.
Enfin, tous les sondages le confirment, les candidats au déménagement recherchent avant tout un logement de qualité, proche des services et des équipements et dans un environnement de qualité, préservé, proche de la nature. La proximité de cette offre urbaine est déterminante pour les ménages dont les revenus sont modestes, car ils ont moins de facilité à se déplacer.

Élargir et diversifier l'offre de logement, c'est proposer une gamme d'habitat variée, adaptée à tous les types de ménages, pour accompagner les mutations socio-démographiques et les cycles des ménages à chaque âge de la vie afin de permettre les «parcours résidentiels». Cela implique une évolution des politiques d'habitat pour répondre aux attentes actuelles et futures dans plusieurs domaines :

> accompagner le vieillissement de la population, en favorisant une adaptation des logements, un accroissement et une diversification des modes d'hébergement, spécifiques ou en équipements spécialisés, et un développement des services à la personne dont il faudra assurer la solvabilité – dans ce domaine, les TIC peuvent jouer un rôle de premier plan pour faciliter le maintien à domicile des personnes âgées – ;

> renouveler les recherches en matière d'habitat pour répondre aux attentes des habitants, actuels et futurs : de nouveaux produits restent à inventer et cela constitue l'un des chantiers les plus importants des 15 prochaines années ;

> enfin, favoriser des formes d'habitat et d'urbanisme qui permettent une plus grande qualité, une diversité et une densité plus importante pour conforter l'économie résidentielle (les commerces, les services…).

Mettre en place une stratégie foncière, à l'échelle du Pays de Rennes

Un politique foncière ambitieuse et efficace est nécessaire afin d'atteindre les objectifs de production d'habitat et répondre aux besoins et aspirations des habitants.

À cette fin, pour maîtriser le prix du foncier viabilisé et produire des logements (notamment des logements aidés) à des prix raisonnables, dans un contexte d'augmentation forte des prix du foncier et de raréfaction de la disponibilité des surfaces constructibles, les EPCI qui composent le Syndicat mixte adapteront leur politique foncière à leur politique de l'habitat, en lien avec le projet porté par le SCoT.

Stimuler l'innovation et intensifier le développement économique pour affirmer le territoire au niveau européen

Aujourd'hui, l'enjeu majeur des territoires comme la région urbaine rennaise, qui n'ont pas la « masse critique » des principales métropoles internationales où se concentrent activités et emplois, consiste à bâtir la performance économique de leur territoire en atteignant la « qualité critique » nécessaire.

Pour maintenir et renforcer la performance économique du Pays de Rennes et placer celui-ci parmi les régions urbaines les plus attractives pour les hommes et les entreprises, deux objectifs principaux sont identifiés :

- **continuer à attirer les emplois et les actifs grâce au dynamisme de son développement et au renforcement de son image, atout essentiel de son rayonnement extérieur ;**
- **accueillir des entreprises nouvelles et répondre aux besoins de desserrement de celles qui sont déjà présentes sur le territoire en organisant l'offre de foncier nécessaire tout en préservant les atouts de la ville-archipel et la qualité des paysages.**

Conforter l'image et le rayonnement du Pays de Rennes en Europe

Rennes, capitale de la Bretagne, bénéficie de la forte notoriété internationale de cette région. Elle jouit d'une image très positive aussi bien auprès des entreprises que des décideurs et du public. Selon un classement européen fondé sur des indicateurs de rayonnement, la métropole rennaise se classe au 63e rang en Europe, affichant ainsi un rayonnement supérieur à celui d'agglomérations de même taille.

Rennes bénéficie en outre d'une localisation favorable, située à une heure de la Manche et de la Côte Atlantique et de deux villes réputées, Saint-Malo et Nantes.

Rennes s'implique, par ailleurs, dans des réseaux supra-métropolitains ; elle jouit par exemple d'une position privilégiée dans le réseau des villes de l'ouest, organisées dans l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne, et, à l'échelle européenne, dans la Conférence des villes de l'Arc Atlantique, réseau qu'elle a pris l'initiative d'organiser et qu'elle héberge.

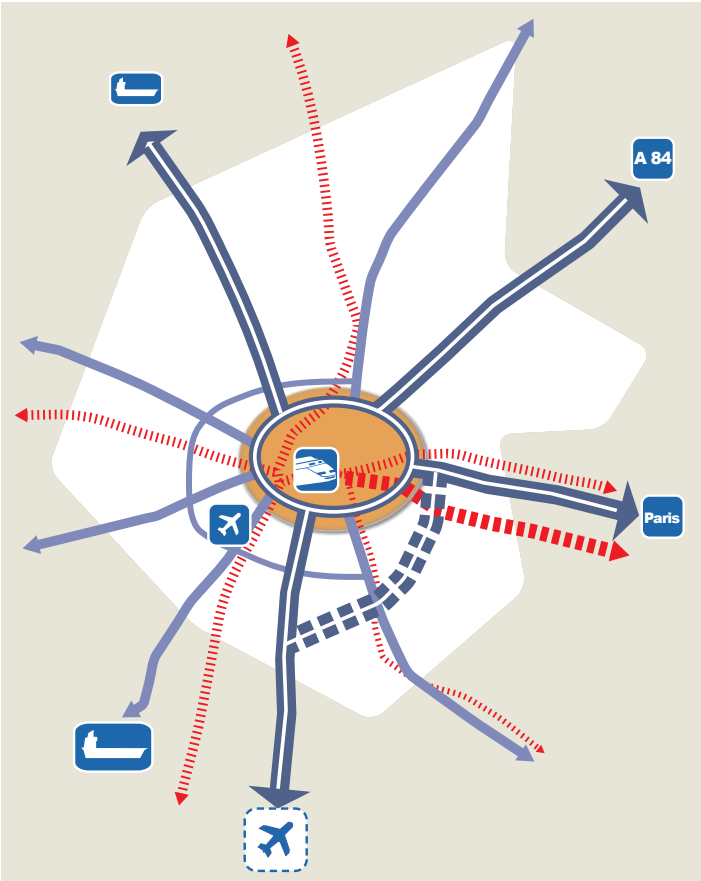
Le Pays de Rennes a donc des atouts qui lui permettent de se distinguer dans la compétition entre métropoles européennes.

Le Pays de Rennes doit cependant conforter son ambition internationale et surmonter certains obstacles, dont la modestie de son infrastructure aéroportuaire, la taille critique à peine suffisante de ses principales filières d'activité ou encore un manque de lisibilité de ses universités à l'échelle européenne.

Celles-ci restent en effet trop peu attractives à l'échelle internationale et les chercheurs, notamment les jeunes et les étrangers, y sont encore légèrement sous-représentés. Enfin, les jeunes diplômés quittent majoritairement le territoire à la recherche de leur premier emploi.

Ces constats nécessitent un pari plus ambitieux sur l'intelligence et la formation, visant la qualité de la recherche et de l'enseignement supérieur essentiellement à travers l'accueil de nouveaux talents, le regroupement des laboratoires et le décloisonnement disciplinaire.

Ainsi, la métropole rennaise, pour ne pas risquer un déclin de son rayonnement, doit se forger une image d'avenir dynamique, basée sur la promotion d'une innovation permanente aux différents niveaux culturel, social, économique, commercial, TIC… Elle doit également développer sa visibilité dans les réseaux stratégiques européens en prenant appui sur les équipements métropolitains tout en renforçant son ancrage régional.



Un réseau de communications pour affirmer le positionnement européen

Le renforcement de l'image et du rayonnement du Pays de Rennes sera par conséquent un axe fort du projet, s'appuyant sur le couple métropole-région et en partenariat avec les autres métropoles de l'ouest Atlantique.

Développer les fonctions métropolitaines du Pays de Rennes

Pour capter et conserver les activités, le Pays de Rennes doit développer certaines fonctions métropolitaines stratégiques.

Le Pays de Rennes organisera donc son territoire afin d'offrir un niveau de qualité qui puisse être concurrentiel au niveau européen tant dans son accessibilité internationale que dans ses fonctions métropolitaines, technopolitaines, culturelles, événementielles, commerciales…

Améliorer l'accessibilité internationale

Le Pays de Rennes est situé au sein d'un maillage routier de qualité, il est également relié aux principales villes et capitales européennes en TGV et en avion. Cependant, l'ambition d'un développement visible à l'échelle européenne implique une amélioration de son accessibilité.

Au-delà du Pays de Rennes, l'organisation d'un accès ferroviaire à très grande vitesse avec Paris (1h27 dès 2012) et l'amélioration des liaisons vers Brest et Quimper, permettront d'inscrire la Bretagne dans les réseaux de transports européens à très grande vitesse. En complément, la réalisation rapide du barreau de « Massy–Valenton » au sud de l'agglomération parisienne est indispensable car il permettra une desserte de qualité (nombre de liaisons et gain de temps) des métropoles françaises (Lille, Marseille, Strasbourg…) et européennes (Londres, Bruxelles et bientôt Amsterdam, Francfort, Milan, Barcelone…).

La réalisation d'une plate-forme aéroportuaire à Notre-Dame-des-Landes, entre Nantes et Rennes, d'ici 2012, contribuera également à ancrer la Bretagne et sa capitale dans les réseaux aériens internationaux, à condition de prévoir une liaison performante depuis Rennes. Situé à 80 km au sud, Notre-Dame-des-Landes, il sera relié à Rennes par voie autoroutière. Son accessibilité ferroviaire devra en revanche être organisée : des études pour une ligne nouvelle rapide entre Rennes et Nantes via Notre-Dame-des-Landes seront engagées en 2007, avec pour objectifs la performance de l'infrastructure et une vision long terme du développement de l'axe Rennes–Nantes.

L'accessibilité aérienne du Pays de Rennes bénéficiera également de la proximité immédiate du « city airport » de Rennes–Saint-Jacques, situé dans le cœur de métropole ; essentiellement positionné sur les segments « affaires » et « fret », il doit cependant développer des liaisons aériennes de type « low-costs » favorables à l'activité touristique.

Les mises à 2x2 voies des axes Rennes–Redon, en direction de Saint-Nazaire, et Rennes–Angers, prévues d'ici 2010, achèveront la réalisation de l'étoile autoroutière du Pays de Rennes qui disposera à cette échéance d'une des meilleures accessibilités de France. À plus long terme, la réalisation d'un grand contournement routier au sud de l'agglomération permettra d'assurer la fluidité pour le trafic économique et de mieux relier la Bretagne au réseau routier européen.

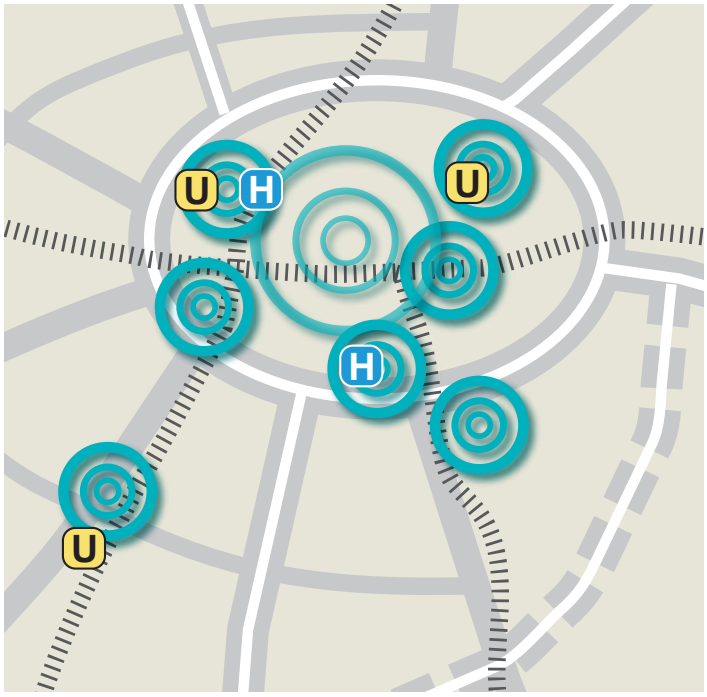
Enfin, l'extension et l'amélioration des TIC par un constant soutien joueront un rôle de premier plan en matière d'accessibilité à l'international, pour l'ensemble du territoire.

Déployer les fonctions culturelles et événementielles du Pays de Rennes

Parmi les fonctions métropolitaines qui contribuent fortement à l'attractivité du Pays de Rennes, figure l'offre culturelle et évènementielle de la capitale bretonne.

L'image culturelle du territoire s'appuie notamment sur ses festivals. La stratégie de développement rennaise devra s'inscrire dans leur mise en réseau avec les villes du Grand Ouest pour accroître la lisibilité de ces productions artistiques et évènementielles de notoriété internationale mais qui restent cependant encore trop rares.

La localisation de ces événements, en synergie avec des sites existants où se concentrent les grandes fonctions urbaines (universitaires, d'habitation ou d'activité), devrait en outre contribuer à en assurer une bonne desserte par les réseaux physiques et de communication comme les réseaux numériques à très haut débit.



Des sites privilégiés pour les équipements métropolitains

Renforcer la vocation régionale de l'équipement commercial

Le commerce est une composante essentielle de l'économie du Pays de Rennes. Porteur d'emploi, d'activité et d'animation, il concourt activement à la qualité du cadre de vie, à la dynamique du lien social mais aussi à la structuration du territoire et à son attractivité. L'organisation de l'offre commerciale constitue ainsi un enjeu fort du SCoT.

L'attractivité commerciale actuelle du pôle rennais, qui procède de la complémentarité du centre-ville avec les pôles majeurs du Pays de Rennes, est réelle et s'exerce principalement à l'échelle du département.

Au-delà de la réponse à la dynamique démographique qui caractérise le territoire, il importe donc d'assurer le rayonnement métropolitain et l'émergence d'une attractivité commerciale régionale qui résultera à la fois de la consolidation de l'attractivité du centre-ville de Rennes, du développement ciblé de certains pôles majeurs et de la modernisation des sites arrivés à maturité.

Affirmer le rôle premier du centre-ville de Rennes dans l'armature commerciale du Pays

Le centre-ville de Rennes constitue un pôle commercial de première importance. Son attractivité est assise tout autant sur la diversité des commerces, l'offre d'équipements et d'aménités urbaines de toute sorte et l'ampleur des animations, que sur ses éléments patrimoniaux (Parlement de Bretagne, ville médiévale, ville du XVIIIe siècle) qui constituent une image emblématique. Cette image, aisément lisible, sert de levier de renforcement pour ses principales fonctions métropolitaines, et bénéficie en particulier à l'attractivité commerciale.

Le rôle premier du centre-ville de Rennes dans l'armature commerciale du Pays est confirmé. Le développement et la modernisation de son offre commerciale devront permettre de conforter son rayonnement.
Cette dynamique continuera d'être accompagnée par la mise en œuvre d'un environnement urbain favorable au développement du commerce, les points-clés en étant l'accessibilité, notamment en métro ou en transports en commun performants, et les actions concourant à la valorisation de l'espace public.

Favoriser le développement ciblé de certains pôles majeurs
Le renforcement de l'attractivité commerciale du Pays de Rennes procèdera également de la montée en puissance de quelques pôles majeurs porteurs d'un fort potentiel sur le plan commercial et donc à même d'étendre le rayonnement du Pays de Rennes. Cette évolution se fera de façon à ne pas entraver les possibilités de développement des pôles intermédiaires.
À moyen ou long terme, il conviendra aussi de ménager l'avenir en laissant ouverte la possibilité de créer de nouveaux sites.

Moderniser les sites arrivés à maturité et préserver l'attractivité des pôles généralistes
La mise en œuvre de ces deux objectifs relève d'un ensemble d'actions complémentaires : il importera, ainsi, de favoriser la nécessaire adaptation des équipements et de l'offre commerciale de ces pôles aux standards actuels connus des consommateurs. L'accent sera par ailleurs mis sur des opérations plus globales de recomposition urbaine et d'amélioration des conditions d'accessibilité de façon à assurer la pérennité des activités implantées et à permettre l'accueil de nouvelles enseignes.

Promouvoir l'accueil de concepts novateurs
Le renforcement du rayonnement commercial du Pays de Rennes pourra résulter de l'accueil de concepts novateurs sous réserve qu'ils soient porteurs d'une réelle valeur ajoutée au regard de l'offre commerciale existante. Ils devront intégrer les équilibres de marché et ne pas déstabiliser les autres pôles majeurs et notamment le centre-ville de Rennes.

Les développements qui précèdent s'inscriront dans l'organisation multipolaire de l'armature commerciale du Pays de Rennes et s'attacheront à la conforter.

Intelligence, innovation, connaissance : créer les conditions favorables à l'innovation et au développement de synergies entre connaissance et entreprises

Renforcer les fonctions technopolitaines et de commandement pour une économie de la connaissance

La fonction technopolitaine du Pays de Rennes constitue son principal atout pour accroître la performance économique du territoire. Celle-ci bénéficie du potentiel d'enseignement supérieur et de recherche le plus important du Grand Ouest, et se compose d'organismes de valorisation de la recherche, de transferts technologiques et de divers outils d'appui à la création d'entreprises, d'animation des acteurs locaux et d'intermédiation entre le secteur public et les entreprises privées dont la mission consiste à développer l'innovation technologique et les emplois qui y sont liés.
L'offre technopolitaine du Pays de Rennes contribue, par son immobilier d'entreprises public ou privé, ses organismes d'appui à l'innovation technologique mais également par la qualité de ses pôles d'enseignement supérieur et de recherche, à favoriser les échanges et les coopérations entre les entreprises et le territoire.

La présence de sièges sociaux d'entreprises internationales, l'implantation de grandes directions fonctionnelles d'administration ou d'entreprises liées à la banque ou à la finance requiert une offre foncière et immobilière de qualité, desservie par un réseau de transports publics moderne et efficient, capable de séduire et de retenir les professions intellectuelles innovantes mais exigeantes. À cet égard, se maintenir à un niveau d'excellence dans le domaine des TIC est primordial pour accompagner le développement technopolitain et développer une offre de foncier et d'immobilier adaptée à l'accueil d'entreprises et de laboratoires innovants, dotée d'équipements de communication performants.
Le Pays de Rennes développera par ailleurs la fonction « Congrès – rencontres professionnelles » pour laquelle un site, porteur d'une image métropolitaine attrayante, sera principalement dédié.
Le développement des fonctions technopolitaines et de commandement s'appuiera sur les secteurs à enjeux pour organiser des synergies entre les communautés scientifique et entrepreneuriale de Bretagne et du Grand Ouest en favorisant le « frottement urbain » qui permet aux hommes et aux femmes de se rencontrer, d'échanger, d'apprendre collectivement et finalement d'entreprendre et d'innover.

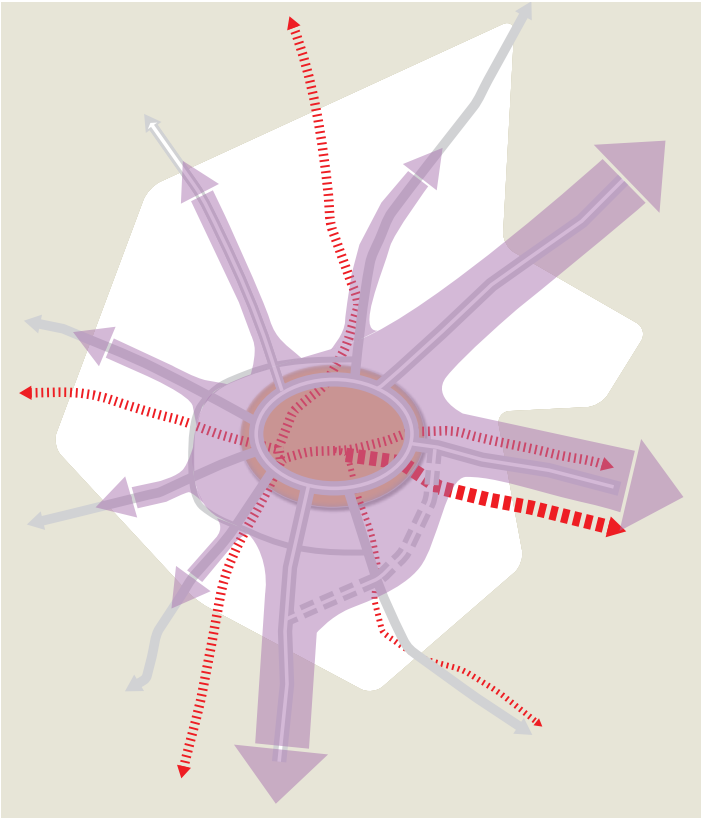
Développer les sites favorables au projet technopolitain et aux « clusters » technologiques

Parmi les orientations de son projet de développement économique, le SCoT intègre notamment les conséquences envisageables de la labellisation des pôles de compétitivité sur le Pays en matière de création, développement et implantation de centres de recherche et d'activités.
La mise en réseau, le soutien à l'innovation et au transfert recherche-industrie doivent donc être poursuivis, sur des sites de nature à favoriser l'accueil d'entreprises innovantes par la qualité de leur infrastructure, de leur aménagement et la présence de superstructures adaptées (locaux d'incubation, pépinières d'entreprises spécialisées, immobilier d'entreprise…).
Les zones d'activités des Champs Blancs et du Pâtis-Tatelin sur Cesson-Sévigné et Rennes permettront la poursuite de l'accueil d'entreprises et de centres de recherche en lien notamment avec le pôle Images et réseaux mais également leur mise en synergie dans le cadre de la technopole Rennes-Atalante.
Rennes, capitale de la première région agricole de France, a le devoir de conforter son pôle d'excellence universitaire et de recherche en matière d'industrie agroalimentaire (IAA), de nutrition et de santé, en lien avec le pôle de compétitivité *Valorial*. Cela renforce la nécessité de préserver l'agriculture, non seulement pour son rôle essentiel dans la valorisation du modèle rennais de ville-archipel, mais également pour l'activité économique qu'elle représente localement en amont des IAA. Les échanges et les synergies seront ainsi facilitées dans le but de favoriser l'émergence de nouvelles filières liées notamment aux technologies du vivant ou à l'environnement.
De même l'innovation dans les domaines de la productique, de la mécatronique, de l'électronique embarquée, qui constituent des axes structurants de l'activité du pôle *Automobile Haut-de-Gamme*, doit être fortement développée pour ancrer un potentiel de recherche-développement de nature à conforter le tissu industriel lié à la filière automobile.

Les équipes de l'Inra mènent des recherches pour l'amélioration des produits laitiers.
Teamcast, PME membre du pôle Images & Réseaux, conçoit des produits et services pour la télévision et la radio numériques

Accroître l'offre de foncier d'activité en assurant la convergence entre besoins des entreprises et exigences d'un développement durable

Pour accompagner le développement économique de la métropole, il est particulièrement important d'anticiper les besoins de foncier d'activité en quantité suffisante pour les entreprises actuelles désireuses de s'agrandir ou de se desserrer mais aussi pour celles qui s'implanteront et que le Pays doit être en mesure d'accueillir.
Il s'agira en particulier de prévoir les extensions nécessaires pour assurer le développement des pôles « moteurs » ou d'excellence (automobile, TIC, IAA, santé, logistique…) en répondant aux exigences des entreprises pour lesquelles la localisation est toujours déterminante et correspond à des logiques différenciées selon les secteurs d'activité.
L'offre de foncier d'activité doit en même temps s'inscrire dans une perspective de développement durable, notamment en répondant à des exigences de qualité sur le plan environnemental et paysager mais aussi à la volonté d'équilibrer harmonieusement emploi et population sur l'ensemble du territoire.



Une attractivité économique qui se développe, se renforce au cœur des réseaux de communications

Conforter les pôles d'excellence de l'économie rennaise en développant une offre de foncier d'activité en lien avec les potentialités du territoire

L'offre de foncier d'activités devra croiser les potentialités du territoire et les exigences des entreprises. En effet, les secteurs phares de l'économie rennaise constituent des pôles suffisamment développés pour que les besoins fonciers de chaque filière portent aussi bien sur des sites de production ou de logistique privilégiant l'accessibilité et la proximité des entreprises du secteur que sur des sites tertiaires supérieurs en lien notamment avec les principaux centres technopolitains.

Déployer les activités le long des axes stratégiques

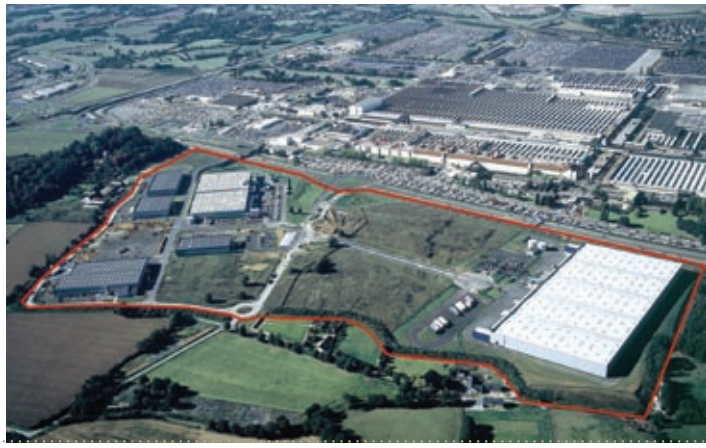
Le SCoT anticipe le déploiement d'activités le long de tous les axes de développement stratégiques. Parmi ceux-ci, la route des Estuaires, liaison avec le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes, permettra à l'économie rennaise de profiter du pôle de dynamisme important que la plate-forme aéroportuaire constituera.

Faciliter la concentration d'entreprises d'un même secteur et favoriser l'émergence de parcs d'activités thématiques

Outre les sites à vocation technopolitaine il s'agit notamment de réserver des terrains pour assurer l'avenir du pôle automobile. Le secteur géographique Chartres-de-Bretagne – La Touche Tizon accueille le site de production de PSA Peugeot-Citroën de La Janais et le Parc industriel fournisseurs qui lui est lié. Il est indispensable d'anticiper non seulement les développements futurs de l'activité mais aussi les évolutions dans la nature des relations constructeur – équipementiers (co-conception et co-réalisation de modules, organisation des flux logistiques,...) Pour cela il convient de réserver des terrains permettant d'améliorer les conditions de fonctionnement de ce secteur industriel majeur et de garder des capacités d'adaptation aux évolutions organisationnelles de la filière automobile.

S'appuyer sur la situation géostratégique et sur l'accessibilité pour développer la filière logistique

La situation du Pays de Rennes et les infrastructures dont il dispose devraient lui conférer un avantage comparatif géostratégique exceptionnel. En effet, la région urbaine rennaise est située sur une trajectoire constituant, à l'ouest, une alternative aux grands corridors de fret pour les liaisons Europe du Nord – Europe du sud. Sa fonction logistique pourra jouer un rôle déterminant sur la façade atlantique pour peu que le transport de marchandises par cabotage maritime se développe à la faveur du renchérissement de l'énergie. La fonction logistique du bassin de Rennes, « port sec » du Havre, de Saint-Nazaire mais également de Brest, Lorient et Saint-Malo, est susceptible d'atteindre rapidement le niveau européen. L'aménagement de la plate-forme logistique interrégionale de 250 ha de Châteaubourg–Domagné–Servon/Vilaine, parmi d'autres projets, sur les franges est du Pays de Rennes, devrait générer des développements à l'échelle de la région urbaine.



La Touche Tizon

Promouvoir une filière liée au développement durable

Par ailleurs, le SCoT propose de promouvoir une filière liée au développement durable, à travers le développement d'au moins une « éco-zone d'activités » bénéficiant de la dynamique de la construction. La création d'une zone d'activités spécialisée dans la construction HQE (Haute qualité environnementale) et les filières d'énergie renouvelable (filière bois-énergie notamment) favorisera la création et l'implantation sur le territoire du Pays de Rennes d'entreprises du bâtiment. Le développement de celles spécialisées dans la rénovation (isolation notamment) semble prometteur au vu du dynamisme du marché immobilier et des enjeux que représente la maîtrise de l'énergie dans l'habitat existant.

Inscrire le développement économique dans une perspective durable en anticipant les mutations

Favoriser un développement plus équilibré des emplois

Le projet de développement économique cherchera à favoriser la répartition de l'activité sur le territoire, en veillant qu'à chaque échelle, et dans toute la mesure du possible, aucun territoire ne reste à l'écart du développement et de l'accès à l'emploi.

Optimiser les potentialités de « l'économie résidentielle »

Le ScoT vise à constituer une offre de foncier d'activité mixte en lien avec les besoins d'accueil en matière d'habitat et d'équipements. Ces zones pourront accueillir les artisans du bâtiment et les services à la personne qui devront se regrouper demain pour des raisons objectives (cadre législatif d'exercice de la profession, moindre mobilité de la clientèle) à proximité immédiate de leur zone de chalandise, c'est-à-dire dans les communes principales du Pays.

Rechercher la mixité des fonctions

Dans cette situation d'économie résidentielle, une mixité des fonctions « habitat » et « économie » sera recherchée. En effet, une ville est d'autant plus vivante sur l'ensemble de la journée que toutes les fonctions urbaines s'y trouvent. Dans les pôles structurants, les opérations de renouvellement urbain ou d'extension veilleront donc à mêler habitat, commerce, services et bureaux.

Renforcer l'économie sociale et solidaire

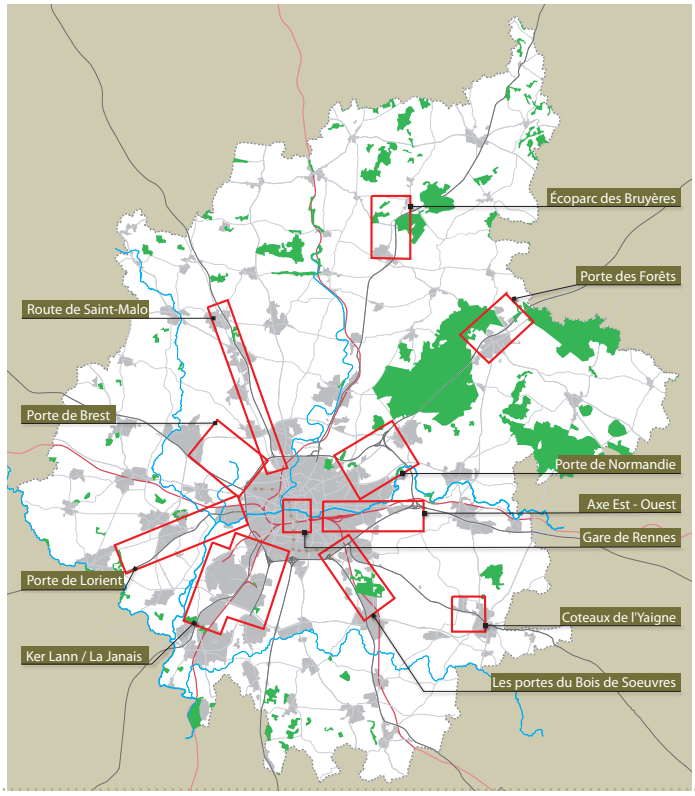
Le SCoT soutiendra le renforcement de l'économie sociale et solidaire qui est présente dans de nombreux secteurs économiques. Ces activités, qui sont développées dans des entreprises associatives, des mutuelles, des coopératives, permettront d'accentuer le développement d'activités et d'emplois dans des secteurs prioritaires (habitat, services à la personne, commerce équitable…) mais aussi de créer de nouveaux liens avec l'économie classique, les institutions publiques, les collectivités et les citoyens.

Organiser les mutations des principaux sites d'activités existants

Le SCoT prévoit d'organiser les mutations des principaux sites d'activités existants pour accompagner les restructurations liées à l'évolution des besoins des entreprises, avec le souci de réduire la consommation d'espace et d'améliorer la qualité urbaine dans l'aménagement de ces zones comme c'est déjà le cas aujourd'hui pour beaucoup d'opérations d'habitat et pour les dernières opérations d'aménagement de parcs d'activités.

Réussir le développement de 11 sites stratégiques à l'échelle du Pays

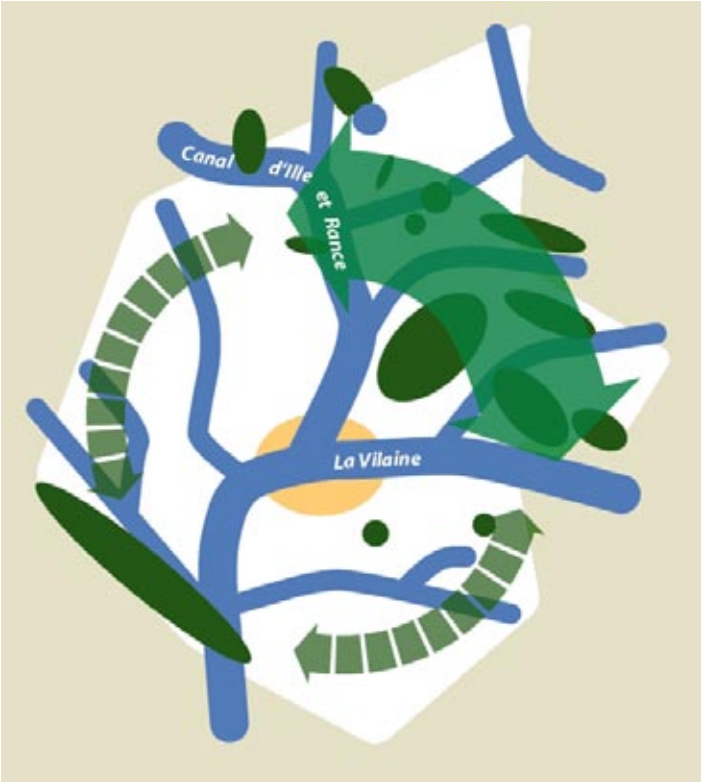
En complément des orientations et objectifs du SCoT qui s'appliquent, de manière générale, sur l'ensemble de son territoire, le SCoT organise plus précisément les perspectives d'aménagement à moyen et long termes de 11 sites stratégiques de développement. Ces sites, à vocation emblématique pour le Pays de Rennes et caractérisés par l'ampleur du projet qu'ils porteront, par la complexité des relations entre urbain et nature qui les singularise, nécessiteront des interventions spécifiques et partenariales.



Cultiver la qualité de vie, source essentielle d'attractivité

La qualité de la ville et de la vie constitue un atout reconnu du Pays de Rennes. Le choix d'une « ville-archipel », au développement polycentrique, en articulant l'espace agronaturel et les bourgs, a permis d'éviter un étalement des banlieues et de maintenir une alternance entre la ville et la campagne, créant ainsi la forme urbaine spécifique de l'agglomération rennaise.
Le maintien de cette qualité de vie repose sur trois grandes orientations :

- **Protéger le capital environnemental et la biodiversité, en s'appuyant sur le socle territorial que constitue le réseau écologique.**
- **Veiller à la consolidation de l'agriculture en l'associant au devenir du territoire et au maintien de la trame paysagère verte et bleue (forêts, vallées, rivières).**
- **Offrir et conforter un environnement sain par un mode de développement mettant l'accent sur la préservation des ressources non renouvelables.**



S'appuyer sur la trame verte et bleue pour construire et préserver l'environnement

Conjuguer développement urbain et renforcement de la biodiversité

Le Pays de Rennes possède un patrimoine encore riche en termes de milieux naturels, de cours d'eau variés et de paysages de campagne et de bocage. Cette biodiversité a pourtant tendance à s'éroder progressivement sous la pression de l'urbanisation qui engendre l'artificialisation croissante de vastes espaces.
Le maintien de la qualité du cadre de vie ne se conçoit que dans le respect et la préservation de l'environnement. La diversité et la bonne connexion des milieux naturels et de leur patrimoine vivant sont nécessaires à l'équilibre écologique du territoire qui contribue à la santé humaine.
L'ensemble de la politique à mener sur les espaces naturels, à l'échelle du Pays de Rennes, a pour objectifs de protéger et de renforcer les espaces naturels sensibles et la diversité biologique, de connecter ces espaces, de favoriser la nature en ville et, surtout, d'économiser la consommation d'espace agronaturel.

Renforcer la biodiversité par la protection et la mise en réseau des espaces naturels sensibles

Le SCoT vise à mettre un frein à l'érosion des espaces naturels et de la diversité biologique (biodiversité) en protégeant l'ensemble des milieux naturels sources, notamment les zones humides, les forêts et leurs abords. Toutefois, cela n'empêchera pas de valoriser certains espaces naturels en y développant des activités compatibles avec leur équilibre écologique.
Mais cette protection des milieux sources ne sera efficace que si, dans le même temps, les grandes continuités écologiques assurant un maillage entre ces milieux sont prises en compte. Une action de préservation prioritaire sera menée sur les cours d'eau et leurs abords, les zones humides remarquables, les zones inondables naturelles dans le but de revitaliser ces écosystèmes. Ce réseau de milieux sources reliés par des connexions biologiques constitue la trame de base de l'armature verte et bleue à laquelle sera assurée une protection à long terme. Il s'agira en particulier de conforter et renforcer les axes naturels qui assurent les continuités entre les grands massifs boisés, principalement le long des vallées, et de conforter les continuités avec les milieux naturels des territoires voisins. Il sera éga-

lement nécessaire de veiller à éviter de nouvelles ruptures injustifiées par les infrastructures linéaires en projet et de chercher à restaurer la perméabilité au niveau des infrastructures existantes.

Le SCoT prévoit aussi de mettre en œuvre des actions de reconquête pour relier les espaces naturels isolés ou agir sur certaines portions dégradées du territoire. Sur ces espaces, le renforcement du maillage bocager et la création de liaisons vertes sont visés. Ceci permettra de conforter des espaces de lisières, de renforcer la mise en relation d'ensembles naturels ou d'éviter des ruptures par dégradation du bocage. Ces secteurs de reconquête souvent situés le long des ruisseaux, pourraient en outre servir de support aux liaisons douces.

À plus vaste échelle, le projet prévoit également d'inscrire le Pays de Rennes dans le maillage des espaces naturels de Loire–Bretagne–Normandie afin de participer à la qualité des ressources naturelles de la région tout en bénéficiant des liaisons entre les différents réservoirs biologiques. Cette action se conformera aux principes du Schéma de Services collectifs des Espaces Naturels et Ruraux et de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité.

Favoriser la nature en ville et encourager la perméabilité biologique dans l'espace urbain

Les connexions biologiques ne doivent pas s'arrêter aux portes de la ville mais au contraire y favoriser la présence de la nature.
Pour atteindre cet objectif, le SCoT prévoit la préservation de corridors écologiques dans les aménagements urbains pour maintenir une biodiversité et une perméabilité naturelle. Ces couloirs seront par ailleurs les supports idéaux des liaisons douces que

le projet entend également développer. D'autres actions complémentaires concourront aux mêmes buts (mise en réseau des espaces verts et gestion différenciée, noues pour la gestion de l'eau, chaussées et parking perméables…).

Promouvoir l'émergence d'un grand site de loisirs verts appuyé sur la Vilaine aval

En complément des sites emblématiques de loisirs verts du Pays existants ou à développer (Forêts de Rennes–Liffré, étang de Boulet, vallée du Couesnon, Vilaine amont, etc.), et notamment afin d'éviter que leur sur-fréquentation nuise à terme à leurs qualités environnementales, le SCoT prévoit de favoriser l'émergence d'un nouveau grand site de loisirs verts appuyé sur la Vilaine aval. Dans la perspective d'un rééquilibrage et d'un renforcement de l'offre de loisirs, il est proposé de renforcer le site de la Vilaine aval en visant la constitution d'un grand espace agronaturel de loisirs, ou « parc territorial », pouvant développer une offre à l'échelle de la région urbaine.

Associer l'agriculture au devenir de la ville-archipel et faire du paysage un facteur d'attractivité et d'identité du territoire

Au-delà des grands ensembles paysagers (massif forestier des Marches de Bretagne, bassin aval de la Vilaine, canal d'Ille-et-Rance…), la qualité du cadre de vie prend appui sur un paysage marqué par trois caractéristiques particulières : un réseau hydrographique dense (qui se manifeste par une série de vallons formant des espaces de nature liés aux zones humides et inondables), un système bocager encore très présent, lié à une agriculture forte, principalement tournée vers l'élevage, enfin, la présence d'un patrimoine bâti, mis en valeur dans le paysage par l'existence de limites franches entre la ville et la campagne.

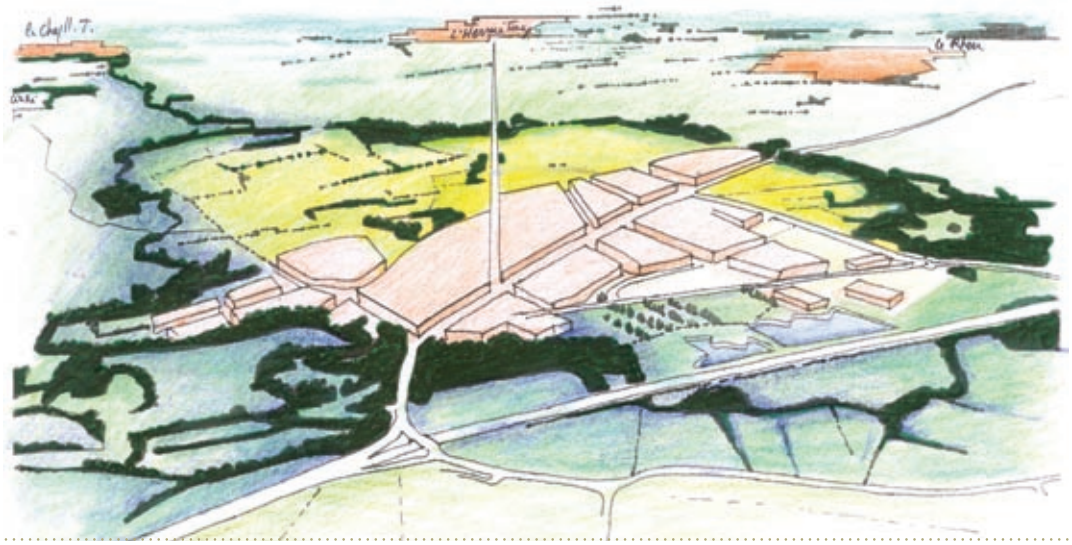
La préservation des différents éléments du paysage du Pays de Rennes constitue un des objectifs prioritaires du projet. Cette perspective impose l'adoption de règles communes pour valoriser les atouts existants, et notamment la sauvegarde de l'alternance ville/campagne.

La commune dans son écrin paysager

Préserver l'alternance ville/campagne qui caractérise le territoire

Un projet qui s'appuie sur la trame verte et bleue

La trame d'espaces naturels, agricoles et de vallées, véritable armature écologique et paysagère du Pays, constitue l'élément fondamental de la ville-archipel en offrant au regard une alternance identifiable entre espaces urbanisés et espaces de campagne. Ces « ceintures vertes » mettent en valeur des éléments caractéristiques de paysage bâti (bourgs en promontoire), naturels (vallées majeures ou forêts) et permettent aux habitants de disposer de points de repères et de reconnaissance sur le territoire. Cette organisation urbaine est souvent plébiscitée par les habitants pour le cadre de vie qu'elle offre.



Source : Atelier Désormeaux paysagiste

Maintenir une alternance ville/campagne suppose de maîtriser l'étalement urbain en contenant l'urbanisation afin d'éviter les conurbations et le mitage ou « grignotage » des espaces ruraux. Cela passe par des limites franches entre les bourgs et incite au renouvellement urbain.
À ces aspects de préservation, s'ajoutent des intérêts liés aux loisirs et au tourisme. En effet, la présence d'une trame verte à proximité immédiate de chaque commune permet de bénéficier d'espaces de loisirs verts directement accessibles, y compris autour du cœur de métropole.

Maîtriser le paysage le long des les infrastructures

La qualité du territoire doit se percevoir particulièrement depuis les principaux axes routiers ou ferrés qui traversent le Pays. En effet, le Pays de Rennes constitue un carrefour et une véritable porte d'entrée pour la Bretagne. Conserver – voire mettre en scène – des entrées et traversées de ville de qualité constitue un atout majeur en termes d'image.
Afin de préserver les fenêtres paysagères le long des routes et d'éviter les effets de « couloirs industriels » qui seraient particulièrement dommageables à la qualité du paysage, le SCoT entend préserver l'alternance ville/campagne le long des principaux axes de développement économique du Pays. Cela implique qu'il n'y ait pas confusion entre la notion d'accessibilité et celle de visibilité : s'il doit être répondu à la première exigence des entreprises, il s'agira, en revanche, de limiter une urbanisation linéaire le long des axes de déplacement en privilégiant des installations en profondeur ou en recul.

Afin de mettre en scène les entrées de ville et préserver les vues sur les silhouettes urbaines qu'offrent certains accès dans le bassin rennais, dont les majestueuses vues sur la ville de Rennes, le SCoT prévoit de limiter ou d'orienter le développement le long des axes concernés.

Conforter la place de l'agriculture en l'associant au développement du territoire

Le SCoT a pour objectif de préserver et de développer l'agriculture périurbaine dans un souci de développe-ment durable.
L'agriculture est un outil de production économique, mais aussi le premier aménageur de l'espace (paysage, environnement…) et, à ce titre, une composante majeure de la qualité du cadre de vie dans le territoire du Pays de Rennes. Le rôle joué par l'agriculture est en effet déterminant, en particulier pour le maintien du bocage, la préservation des zones humides… autant d'éléments qui participent directement du paysage commun de la ville-archipel et qui restent aujourd'hui en grande partie entretenus et gérés par l'agriculture.
Le développement urbain multipolaire offre l'atout d'une proximité directe entre ville et campagne, mais il induit aussi une multiplication des zones de contacts susceptibles de fragiliser l'agriculture. Le SCoT doit donc nécessairement tenir compte de ce défi en consolidant la place de l'agriculture dans le projet de territoire.
Il est nécessaire, dans ce modèle multipolaire, de maîtriser l'étalement urbain tout comme le mitage, et de gérer l'espace de façon économe. Toute disparition partielle de l'agriculture créerait les conditions d'une urbanisation future plus étalée. Le maintien d'une agriculture performante, viable et respectueuse de son territoire, fait donc partie des orientations majeures du SCoT.

Améliorer la lisibilité et la sécurité foncière pour le monde agricole

Les espaces agricoles proches des villes et des bourgs ne doivent plus être définis comme des réserves d'urbanisation non encore exploitées. L'affirmation renforcée de la vocation agricole du Pays de Rennes passe avant tout par une limitation de la pression foncière liée à l'urbanisation (contenir les zones d'extension urbaine), des coupures (limiter la création d'infrastructures nouvelles) ou du mitage (éviter le développement des hameaux). Cela doit s'accompagner d'une lisibilité foncière à moyen

terme donnée aux agriculteurs afin de ne pas perturber le développement de leurs exploitations et de favoriser leur maintien.

Protéger spécifiquement des espaces agricoles périurbains à forts enjeux en matière de paysage, d'environnement et de loisirs verts

Certains espaces agricoles, dénommés « Champs urbains », se situent à l'interface de plusieurs communes proches et ont été repérés pour la qualité de leur paysage (schéma des vallées, forêts…), de leur environnement naturel et en raison de la fréquentation de loisirs dont ils sont le support (cheminements, activités équestres…).

Le SCoT souhaite éviter l'artificialisation de ces ensembles agronaturels de qualité, proches des centres urbains, en les délimitant et en y pérennisant les fonctions agricoles et les atouts du paysage tout en y développant des usages de loisirs verts (chemins…) qui permettent la découverte de la campagne et sa défense par une population qui s'identifie au territoire agricole. Face à une pression urbaine plus importante qu'ailleurs, l'enjeu du maintien de l'agriculture y apparaît donc prioritaire et ils bénéficient d'une situation privilégiée pour développer des activités agricoles diversifiées renforçant les liens avec la population citadine.

Dans ces secteurs, la préservation du bocage, qui construit un paysage emblématique du Pays, est essentielle. Pour concilier le maintien d'une agriculture viable avec les enjeux environnementaux et paysagers, les actions de restauration des connexions biologiques (programmes de plantations, schémas bocagers…) et de soutien à une agriculture qui en valorise la qualité écologique et paysagère (élevage bovin adapté à la préservation du bocage, mesures agro-environnementales…) seront privilégiées.

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, les collectivités pourront définir, en partenariat avec les organismes agricoles, un projet pour chacun de ces « Champs urbains », et mener des actions visant à pérenniser durablement les exploitations agricoles et les inciter à développer des activités en rapport avec la demande urbaine (vente directe, fermes auberges, fermes pédagogiques, fermes équestres, marchés locaux, etc.) ou d'intérêt collectif (gestion du paysage ou de la biodiversité, cheminements…). En complément, des moyens renforcés de maîtrise foncière pourraient être utilement mis en place.

Renforcer les partenariats avec le monde agricole pour développer une gestion concertée du territoire

Afin de favoriser une culture commune de l'avenir du territoire, le SCoT a pour ambition, autour de l'objectif de préservation de l'agriculture, de développer la concertation avec les différents organismes agricoles : chambre d'agriculture, DDAF, SAFER, CUMA, structures de développement agricole…

Il s'agira également d'inciter les collectivités à mettre en place un dialogue avec le monde agricole et des outils pour gérer la pression foncière sur l'espace agricole et sur les bâtiments d'exploitation (par exemple, meilleure prise en compte de l'impact de l'urbanisation sur les exploitations agricoles).

Économiser l'espace, renforcer l'identité des communes et tirer parti de la qualité du patrimoine urbain rennais

La plupart des communes périphériques ont connu la tentation, voire le phénomène, de l'étalement pavillonnaire qui contribue à épuiser les ressources foncières. Au même titre que l'air ou l'eau, l'espace apparaît désormais à tous comme une ressource à préserver. Cela est d'autant plus important que la limitation de consommation d'espace conditionne directement la préservation et le renforcement de l'agriculture, facteur de qualité du pays de Rennes.

Par ailleurs, l'extension des lotissements pavillonnaires peut à terme remettre en cause l'identité des communes : tels qu'ils sont actuellement conçus, ces lotissements banalisent le paysage. Les extensions des communes finissent par se ressembler et les bourgs perdent progressivement leur identité.

Économiser l'espace : de l'étalement urbain à la densité qualitative

Toutes ces raisons plaident en faveur d'une maîtrise de l'étalement urbain. La meilleure voie pour limiter la consommation d'espace consiste à inverser les modes de pensée habituels où les extensions urbaines se font sur des espaces considérés comme « vides ». Le projet de territoire se fonde au contraire sur l'armature paysagère et environnementale. Le SCoT protége les grands sites naturels, paysagers et environnementaux, définit les territoires de développement dans le respect de cette armature et de la mise en valeur réciproque ville/campagne. Il assure de ce fait à l'agriculture une sécurité foncière à moyen/long terme et préserve la logique de site pour chaque commune en inscrivant son développement dans un écrin de paysage.

Afin de mettre en œuvre cet objectif, le SCoT vise à favoriser le renouvellement urbain et à augmenter la compacité des extensions urbaines, en soutenant la réalisation de formes urbaines plus innovantes permettant de concilier économie d'espace et qualité des aménagements et des espaces collectifs pour offrir un cadre de vie agréable et favoriser le « vivre ensemble ». La qualité d'usage des logements et leur adaptation aux nouveaux modes de vie ainsi que la recherche d'intimité par la gestion des vis-à-vis seront prioritairement recherchés au travers de la réalisation des nouvelles formes urbaines.

Mettre en valeur le patrimoine urbain au service de l'identité du Pays et des communes

Revaloriser le cœur des bourgs

Le bourg apparaît le plus souvent comme représentatif de l'architecture d'une commune et lui confère son identité.

Lorsque la commune a connu l'implantation de nombreux lotissements, le centre-bourg n'est souvent plus à la mesure de l'étalement constaté. L'aménagement des centres-bourgs est alors nécessaire pour produire un habitat plus compact et plus diversifié, proche des services, des équipements et des transports en commun. Cela permet de redynamiser le cœur de la commune et l'installation ou le maintien des commerces de proximité. Dans cette optique, il s'agit d'inciter au renouvellement de la ville sur elle-même à proximité ou au cœur même des bourgs ou des villes.

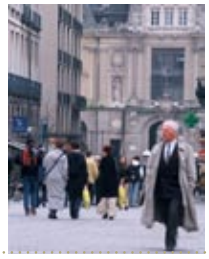
Tirer parti de la qualité du patrimoine urbain rennais

Rennes, « Métropole d'Art et d'Histoire », est une cité où cohabitent les époques. Centre-ville du 18e siècle, quartier de la cathédrale de l'époque médiévale, faubourgs aux demeures bourgeoises des 16e et 18e siècles, mais également grands projets du 20e siècle, Rennes doit la richesse de son patrimoine à cette diversité des styles et des décorations. Ce patrimoine, pour l'essentiel concentré dans le centre ancien, doit à la fois répondre aux nouveaux usages et besoin de confort et faire l'objet des protections appropriées.

À la suite des nombreuses actions menées (restauration du bâti et campagnes de ravalement, piétonisation, requalification des espaces publics, réorganisation des transports collectifs, etc.), l'image du centre historique a radicalement changé. L'intérêt des habitants pour le centre-ville a été ravivé, les usages modifiés. La poursuite de la dynamisation de cette centralité majeure doit s'appuyer sur le renforcement de l'attractivité commerciale, le développement des équipements majeurs, la valorisation des espaces publics, mais aussi le développement et l'adaptation du parc de logements et l'amélioration de l'accessibilité.

Développer le potentiel de tourisme urbain et culturel du Pays de Rennes

L'évolution qualitative du centre historique de Rennes créée un potentiel pour le développement du tourisme urbain et du tourisme d'affaires. En effet, la production d'une offre urbaine séduisante doit concourir à faire du Pays de Rennes une destination à part entière apte à répondre à toutes les attentes. En complément, la mise en valeur des sites du patrimoine industriel, présents notamment au sud du Pays, permettra, par la constitution d'une offre culturelle et patrimoniale de haute qualité, d'attirer un public intéressé par l'identité forte de ce territoire, tant dans sa dimension historique (mine de Pont-Péan) que dans une vision contemporaine (site PSA La Janais).



Offrir et conforter un environnement urbain favorable et sain, économiser les ressources énergétiques et naturelles

Pour mettre en place les conditions d'un développement durable, les objectifs du SCoT sont d'accompagner l'urbanisation d'une prévention des pollutions, des risques et des nuisances et d'intégrer à l'acte de construire la qualité environnementale et les préoccupations énergétique et sanitaire.

Lutter contre les pollutions et les nuisances, limiter les risques

Préserver la qualité de l'air

La raréfaction du pétrole et du gaz est annoncée. Les effets de l'augmentation constante des gaz à effet de serre dans l'atmosphère sont démontrés dans les changements climatiques. Or l'un des trois secteurs qui concentrent les problèmes environnementaux est celui des transports (avec l'habitat et l'industrie).

Pour limiter la production de polluants et réduire les émissions de gaz à effet de serre, le projet prévoit de mieux articuler équipements, urbanisation et déplacements en favorisant un urbanisme axé sur les proximités – permettant une réduction de la demande – et les transports collectifs. Il aura ainsi un effet favorable sur l'émission par le trafic routier des gaz à effet de serre et des polluants. C'est l**a cohérence du projet** qui favorise directement la préservation de la qualité de l'air.

En complément, de nouvelles formes d'habitat, répondant aux préoccupations de qualité de l'air, seront développées. Il s'agit à la fois de promouvoir un habitat écologique en développant de nouveaux modes de construction qui permettent d'économiser les ressources non renouvelables, mais également d'orienter les politique de réhabilitation du parc de logements existant pour une meilleure prise en compte des économies d'énergie.

Promouvoir l'efficacité énergétique

Dans une perspective de raréfaction du pétrole et du gaz à plus ou moins long terme, et dans une région qui dépend des autres pour l'essentiel de son approvisionnement en énergie, le Pays de Rennes souhaite limiter autant que possible ses consommations et développer le recours aux énergies dites alternatives. Le SCoT incite à la prise en considération de la dimension énergétique dans l'ensemble des choix d'aménagement, et vise notamment une meilleure efficacité énergétique, la diffusion de conseils en énergie et la baisse de la demande.

En premier lieu, le SCoT promeut la construction de logements moins consommateurs d'énergie et privilégie les énergies renouvelables ou les réseaux de chauffage urbain dans les constructions neuves. Il s'agit d'inscrire les projets dans une logique de développement durable en portant l'accent autant sur les économies d'énergie (implantation, isolation, modes de chauffage, protection solaires pour l'été…) et les économies d'eau et de ressources naturelles que sur le confort ou la taille des logements.

Développer des énergies alternatives en lien avec le territoire

Par ailleurs, même si le premier poste d'économies d'énergie réside dans la réduction de la consommation, il parait opportun de chercher également à améliorer la part de la production locale dans le bilan énergétique du territoire et de réfléchir à un schéma de valorisation des ressources locales et renouvelables, incluant les déchets ménagers, agricoles et industriels. À terme, de nouvelles unités de production d'énergie de petite ou moyenne puissance pourraient ainsi venir augmenter l'autonomie énergétique du Pays de Rennes en permettant une meilleure valorisation des ressources énergétiques locales (usine de méthanisation, cogénération bois-énergie…). Le SCoT favorise le recours à l'énergie solaire sur l'ensemble de son territoire et l'implantation des aérogénérateurs (éoliennes) dans les sites qui seraient appropriés. La mise en place de chaufferies bois dans les nouveaux quartiers pourra être à rechercher en lien avec la diversification et le renforcement de l'activité agricole.

Hôtel Rennes Métropole

Toitures et terrasses végétalisées et cheminées ludiques du système de ventilation naturelle (Bedzed, un quartier au sud de Londres)
Source : Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole

Limiter l'exposition aux risques et aux nuisances

Le risque naturel le plus répandu dont il s'agit de se prémunir sur le territoire du Pays de Rennes est celui des « inondations ». Le SCoT interdit l'urbanisation dans les secteurs inondables vierge d'urbanisation et il propose de maintenir ou de recréer la divagation naturelle des rivières et cours d'eau, de favoriser la gestion de l'eau dans les secteurs urbanisés en limitant les ruissellements et en favorisant les infiltrations à la source. Par ailleurs, les extensions urbaines et les infrastructures nouvelles devront prévoir les mesures nécessaires à une bonne gestion des eaux pluviales.

Afin de réduire les risques technologiques, et notamment industriels, l'implantation d'activités générant des risques pour la santé humaine, par les pollutions qu'elles provoquent ou le potentiel d'accident grave qu'elles impliquent, doit tenir compte de la sensibilité du milieu et de la proximité ou non de lieux d'habitation ou d'activité humaine. En outre, le transport de matières dangereuses par le fer, qui présente une sécurité plus élevée que par route, sera encouragé dans toute la mesure du possible. Ce trafic profitera de la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Le Mans et Rennes qui permettra de dégager des disponibilités pour ce type de transports sur la voie ferrée actuelle.

Quant aux nuisances sonores, elles sont le plus souvent liées aux infrastructures et touchent des zones réparties sur l'ensemble du Pays de Rennes du fait de sa desserte en étoile. Le SCoT cherche à diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores en veillant à protéger ou à éloigner les secteurs d'habitat des axes générateurs de bruits, notamment les grands axes routiers ou les zones exposées au bruit du trafic aérien.

Protéger et économiser les ressources

Garantir durablement l'approvisionnement en eau potable

Afin de garantir durablement la sécurité de l'alimentation en eau potable, conformément aux dispositions législatives, au SDAGE Loire-bretagne et au SAGE Vilaine (objectif eau potable sur tout le bassin de la Vilaine), le SCoT, d'une part, s'appuie sur la reconquête de la qualité de l'eau en protégeant les points de captage et en multipliant les sources d'alimentation pour éviter les ruptures et anticiper les besoins d'avenir mais surtout, d'autre part, vise l'économie d'eau, notamment dans les aménagements et les constructions nouvelles.

Par ailleurs, pour atteindre l'objectif 2015 en matière de qualité des eaux de surface, le projet, à l'échelle du Pays de Rennes, tend à améliorer les fonctionnements des milieux aquatiques (pour retrouver des cours d'eau et les milieux qui les environnent plus vivants), et à redonner un pouvoir de rétention et d'épuration aux bassins versants (gestion des eaux pluviales en surface, préservation des fonctions hydrologiques du bocage, protection des zones humides, etc.).

Garantir durablement l'approvisionnement en ressources minérales du sous-sol

La mise en œuvre du projet de développement est étroitement liée aux capacités de l'activité extractive d'exploiter les ressources minérales extraites du sous-sol et les produits dérivés qui en dépendent. En effet, les produits de carrières, qui constituent la base des matériaux de construction (béton…), sont indispensables pour la réalisation d'infrastructures, la construction de logements, l'aménagement d'espaces publics et d'équipements divers répondant aux attentes de la population.

Les besoins doivent donc être satisfaits durablement, y compris pour les générations futures. Pour cela, le SCoT protége et valorise les gisements du territoire afin de garantir à long terme un approvisionnement de proximité, limitant ainsi les distances de transport. Une attention particulière sera portée sur les gisements de matériaux alluvionnaires et du pliocène identifiés dans le territoire.

Partie 3

La cohérence du projet : placer l'habitant au centre des choix pour optimiser la ville-archipel

La cohérence du projet : placer l'habitant au centre des choix pour optimiser la ville-archipel

Mettre l'humain – l'habitant, ses pratiques – au cœur des choix pour organiser la ville où nous vivrons ensemble demain implique la mise en cohérence des différentes politiques publiques, et en particulier celles de l'urbanisme et des déplacements car c'est le transport qui est l'élément organisateur de l'espace tout comme la mobilité est un facteur essentiel de la cohésion urbaine.

Il s'agit de donner une vraie priorité aux modes « doux », par la proximité, ainsi qu'aux modes de déplacements collectifs, moins consommateurs d'énergie, pour contribuer, à l'échelle de notre territoire, à la réduction de la production de gaz à effet de serre et faire face aux enjeux climatiques de notre planète. Cette préoccupation est d'autant plus importante que le Pays de Rennes devra répondre à l'accroissement des déplacements généré par le fort dynamisme démographique et économique ainsi que par une demande accrue de certaines catégories de population (seniors, jeunes…).

En premier lieu, la promotion de transports collectifs performants est à la fois une nécessité et un défi pour le Pays de Rennes, en particulier en périphérie pour les communes les plus éloignées. C'est pourquoi la politique des déplacements est au cœur du projet SCoT, elle constitue l'un des leviers essentiels de cohésion pour garantir l'égalité d'accès et de circulation des habitants sur l'ensemble du territoire. Dès lors, l'enjeu consiste à préserver la qualité de la ville-archipel, en améliorant progressivement la mobilité de l'ensemble des habitants et leur desserte en transports en commun tout en préservant l'accessibilité nationale et régionale. Cette volonté passe par une nouvelle approche de la mobilité, fondée en particulier sur une optimisation des réseaux de voirie existants. Ceci implique un partage de cette approche avec les différentes autorités organisatrices de transports et les gestionnaires de voiries pour parvenir à décider, de concert, d'une hiérarchisation des voiries au profit de tous. Elle passe également par l'interaction entre les transports collectifs et l'aménagement du territoire pour rendre celui-ci progressivement plus performant en matière de mobilité.

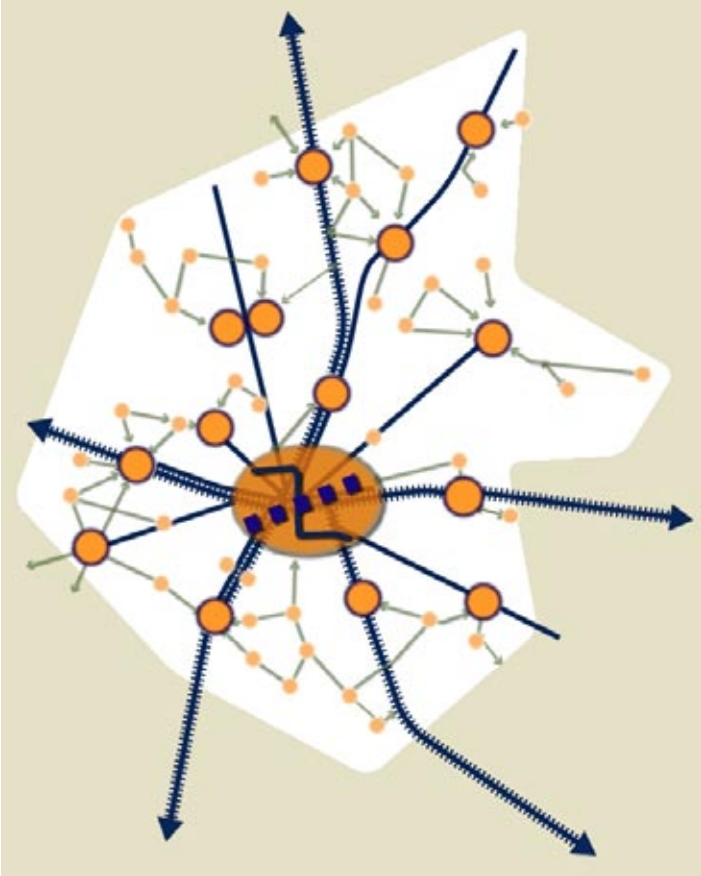
Mais, principalement, l'ambition de la ville-archipel est de proposer un modèle de développement original, plus efficace à terme, fondé sur l'accessibilité et le rapprochement de l'offre de services : la « ville des proximités». Cette proximité sera recherchée à toutes les échelles du territoire :

- le développement des pôles structurants, en renforçant l'organisation multipolaire pour rendre les transports en commun efficaces, permettra un accès plus aisé à l'offre urbaine à l'échelle de la ville-archipel ;
- le développement des réseaux de communes qui organisent les échanges à courtes distances, notamment à partir de l'habitat, renforcera l'accessibilité intercommunale de l'offre de proximité ;
- le développement de l'offre de voisinage à l'échelle communale constituera un facteur déterminant de qualité de la vie quotidienne.

Accroître l'efficacité des déplacements en donnant la priorité aux transports en commun, économes et durables

Renforcer la performance des transports collectifs implique une offre de transports en commun concurrentielle à celle de la voiture ou au moins à un niveau proche. Cet objectif repose sur deux conditions :

- **La constitution d'un maillage de desserte de transports en commun (TC) performants à l'échelle du territoire, structurés autour d'axes prioritaires connectés aux différents réseaux de proximité intercommunaux par l'intermédiaire de pôles d'échanges.**
- **Une nouvelle approche de la mobilité qui privilégie la régularité plutôt que la vitesse et accorde une vraie priorité aux transports en communs et aux transports alternatifs à l'usage individuel de la voiture.**



Un réseau alternatif pour un territoire accessible

Organiser une armature performante de desserte en transports en commun

Le SCoT vise à renforcer la performance des transports en commun. Cela implique l'existence d'un maillage à l'échelle du territoire, structuré autour d'axes prioritaires connectés aux différents réseaux de proximité intercommunaux par l'intermédiaire de pôles d'échanges.

Définir un réseau-armature d'axes prioritaires performants pour les transports en commun permettant un maillage du territoire

Le projet de développement du SCoT structure le territoire du Pays de Rennes à partir d'un réseau armature de transports en commun (fer, métro et autres modes de déplacements en sites propres : bus, cars), constitué d'axes prioritaires et de lieux d'échange qui articulent l'intermodalité et l'offre de proximité à l'échelle des réseaux de communes.
Cette orientation générale se décline de façon différenciée selon les modes et les territoires pour prendre en compte les logiques de chacune des autorités organisatrices de transports concernées et les spécificités propres à chacun des trois périmètres à l'intérieur desquels des objectifs différents seront assignés.

Un cœur de commune, lieu de vie et pôle d'échanges

Localiser et développer les pôles struturants et les lieux d'échanges qui permettront les connexions entre le réseau armature de transports collectifs et les réseaux de proximité

Le SCoT projette une organisation du territoire autour d'un maillage de pôles structurants et de lieux d'échanges situés en interface entre les axes prioritaires pour les transports en commun et les réseaux de proximité. C'est dans ces pôles que seront privilégiés les échanges entre les transports en commun et les autres modes de déplacements (par rabattement ou par connexion).

Localiser les lieux d'échange et développer les pôles structurants

Par « lieux d'échanges et pôles structurants » le SCoT définit des lieux support du développement actuel des EPCI, retenus pour leur accessibilité par les transports en commun et renforcés dans leur rôle structurant à l'échelle d'un réseau de communes par le développement des infrastructures nécessaires à l'intermodalité et à la multimodalité. Il s'agit de conforter l'effet de réseau en assurant les connexions entre transports en commun et autres modes pour faciliter l'accès aux transports en commun ou faciliter les « chaînes de déplacements ».

Le SCoT identifie, sur le réseau armature de transports en commun, les pôles d'échange à développer plus particulièrement pour favoriser les déplacements en transports en commun et l'intermodalité. Leur accessibilité pour tous les modes devra être facilitée, notamment celle des modes alternatifs à la voiture.

Améliorer les réseaux de proximité

Par « réseaux de proximité », le SCoT identifie un maillage de voirie de courtes distances entre les communes (3 à 4 km maximum). Ce réseau, fondé sur les voiries existantes, éventuellement aménagées, vise à promouvoir l'usage des modes doux dans les déplacements quotidiens.

Avec les réseaux de proximité, le SCoT veut renforcer les fonctionnements intercommunaux existants, en favorisant le développement des liaisons quotidiennes pour des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Ces réseaux sont connectés au réseau armature de transports collectifs dans chaque commune par le biais d'aménagements spécifiques (stationnements cycles auprès des abris bus/cars, connexion aux réseaux cycles et piétons) ou par des pôles d'échanges.

Promouvoir une nouvelle approche de la mobilité en donnant une vraie priorité aux modes de déplacements alternatifs à la voiture en solo

Le SCoT du Pays de Rennes propose un renouvellement de l'approche en matière de déplacement permettant l'émergence de solutions novatrices qui s'expérimenteront et se développeront sur un temps long. La mise en œuvre des orientations du SCoT nécessitera un renforcement conséquent des coopérations entre autorités organisatrices de transport concernant l'observation, la définition des projets et leur évaluation.

Optimiser le réseau de voiries existant au profit de tous

Dans le contexte de raréfaction des financements et de promotion d'un développement plus durable, le SCoT entend privilégier l'optimisation de l'utilisation du réseau de voiries existant, y compris lors de la création de nouvelles infrastructures.
L'optimisation des réseaux existant permet en outre d'éviter une surconsommation d'espace et de crédits. Il s'agit notamment de porter l'accent sur la gestion du réseau, pour différencier et moduler l'exploitation des voiries en identifiant et en prenant en compte l'ensemble des trafics qu'elles supportent.

Hiérarchiser le réseau de voiries pour conserver la performance des différents trafics

La nature et les enjeux des différents trafics routiers sont différents et peuvent être distingués selon deux types de logique :

> Le trafic de transit longue distance et d'échange, souvent stratégiques d'un point de vue économique mais qui ne représente que 10 à 15% des flux. Il nécessite la préservation de la fluidité afin de mettre en réseau dans des conditions concurrentielles la capitale de la Bretagne avec les grandes métropoles européennes et les agglomérations du Grand ouest.

> Les déplacements de proximité ou d'agglomération, qui concernent les voitures et les poids-lourds, mais aussi les bus, les vélos, les piétons. Pour ces déplacements, majoritairement liés à l'habitat ou aux services, la proximité, la régularité et la fiabilité des temps de parcours tout comme la sécurité, apparaissent essentielles.

Pour parvenir à une efficacité globale des déplacements qui prenne en compte l'ensemble des fonctions et catégories de voies avec les objectifs qui leur sont assignés, le SCoT propose la définition d'un réseau hiérarchisé identifiant les voiries (entre desserte urbaine, transit d'aire urbaine, voirie d'enjeux économiques…) qui permettra de créer une base de réflexion et de négociation commune entre les gestionnaires de voirie et les EPCI du Pays de Rennes pour la mise en cohérence et l'harmonisation des politiques de déplacements à l'échelle du Pays, mais aussi pour mieux répondre aux enjeux et conditions des différents trafics.

Innover dans la gestion des flux routiers pour limiter la nécessité d'infrastructures nouvelles

Le SCoT s'appuie sur les réflexions les plus récentes menées par le ministère de l'Équipement sur « la route autrement » et « la conduite apaisée » et préconise de gérer les infrastructures à partir par exemple des principes de régulation des vitesses et des trafics, de contrôle des accès et de partage des infrastructures, etc. :

> Modulation et régulation des vitesses aux abords du cœur de métropole, notamment sur les axes à fort trafic, en traversée et aux abords des zones urbanisées des communes. Les objectifs poursuivis sont alors de permettre une meilleure intégration de la voie dans les espaces bâtis, de garantir des temps de déplacement pour tous et de fluidifier le trafic et, lorsque les vitesses maximales sont abaissées, d'augmenter la sécurité des déplacements, de limiter les nuisances sonores et de réduire les émissions polluantes, notamment les émissions de CO_2.

> Gestion des conditions d'accès aux grandes infrastructures pour le trafic local, notamment en période de saturation du réseau. L'objectif du SCoT est de garantir aux flux économiques les meilleures conditions de circulation possible. Il s'agit de mettre en place des systèmes permet-

tant de moduler l'accès du trafic local aux grandes infrastructures en laissant la priorité d'accès aux transports collectifs par des outils de gestion et de régulation d'accès.

> Partage des voiries entre les différents modes. Selon les principes de la loi SRU, le SCoT prévoit l'utilisation des infrastructures existantes pour développer les modes alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Cela passe par la définition d'axe de transports collectifs sur la route, pour lesquels des aménagements spécifiques sont à prévoir pour renforcer leur performance. Par ailleurs, le SCoT prévoit également au travers des réseaux de proximité, une politique de partage de la voirie en faveur des modes doux sur les liaisons entre les communes et à l'intérieur des communes.

Améliorer la performance des transports en commun et favoriser leur développement

Afin d'offrir une réelle alternative à la congestion automobile sur un réseau de voiries qui évoluera peu à court terme, le SCoT a pour objectif de **renforcer de manière conséquente la priorité à accorder aux transports en commun** sur son territoire par un ensemble de mesures concernant notamment la desserte ferrée cadencée, les réseaux de bus et de cars urbains et périurbains et les aménagements de parcs relais.

Rendre les transports collectifs plus performants sur les voiries stratégiques en leur donnant la priorité

La réduction des temps de parcours des transports en communs sur les axes structurants identifiés par le SCoT nécessite une concertation avec les AOT concernées dans le but d'organiser la priorité au transport en commun et de promouvoir une approche multimodale. Il s'agit en particulier de l'identification de secteurs prioritaires devant faire l'objet d'aménagements pour fluidifier les trafics et permettre simultanément une amélioration de la performance des transports en commun par rapport à celle de la voiture.

> À l'intérieur du cœur de métropole, l'objectif est de renforcer « l'effet réseau » afin d'améliorer les durées de déplacements et favoriser le transfert modal à ses abords. Cela implique le développement de l'offre de transport en commun en s'appuyant sur les lignes majeures où seront créés des axes en site propre et réalisés des aménagements spécifiques pour résorber les points de congestion qui pénalisent le temps de parcours.

> Dans le périmètre de transports urbains l'objectif est de renforcer l'offre de transports collectifs, d'améliorer son accessibilité à partir de la périphérie et d'assurer l'interface avec les réseaux de proximité à partir des pôles d'échanges. Des travaux d'aménagement devront être réalisés pour rendre prioritaires les bus par rapport à la voiture dans certains secteurs de congestion du trafic identifiés, notamment lors des traversées de communes et en approche de la 2e ceinture ou du cœur de métropole.

> Au-delà de ce périmètre, l'objectif est d'améliorer la desserte, par le réseau de transports collectifs, des pôles structurants–lieux d'échanges. Le SCoT préconise des aménagements plus ponctuels dans le but de préserver une priorité des transports collectifs, notamment dans certaines traversées de communes ou aux branchements avec les grandes infrastructures routières lorsqu'il est nécessaire de faciliter l'insertion des cars dans la circulation automobile, et des aménagements pour les modes doux pour l'accès aux arrêts de transports en commun.

Station de métro (architecte : Norman Foster) et parc relais la Poterie, viaduc

Anticiper le futur rôle structurant des gares

L'étoile ferrée constitue un atout important pour la desserte du Pays de Rennes. Le SCoT vise à accroître son rôle dans la future organisation des déplacements par le renforcement des dessertes cadencées périurbaines.

Dans le cœur de métropole, il affirme le rôle central de la gare de Rennes et la nécessité de son développement pour améliorer ses performances dans l'interface entre les dessertes régionales et nationales. Dans les couronnes, le SCoT vise à accroître le rôle du réseau ferré. Dans ce cadre, il prévoit le développement de haltes/gares nouvelles lors du renforcement progressif du réseau.

Plus généralement, le projet identifie des pôles gares structurants qui feront partie des lieux d'échanges à développer dans l'avenir.

Développer des parcs relais pour offrir une possibilité de rabattement automobile au réseau TC

L'offre de déplacements sera complétée par des parkings relais, positionnés en approche du NUR et à proximité des grands axes routiers pour inciter au rabattement sur les réseaux TC à partir des grandes pénétrantes.

Promouvoir les modes de déplacements doux

La mobilité de proximité doit donner la priorité à l'habitant piéton ou cycliste, en privilégiant l'essor des modes de déplacements doux. Pour atteindre cet objectif, il est prévu de développer les modes doux, d'une part, dans les nouveaux secteurs d'urbanisation en optant pour des conceptions d'aménagement qui permettent de sécuriser leur usage et de les rendre attractifs dans l'usage quotidien et, d'autre part, à l'échelle intercommunale par la constitution de réseaux de proximité. Ce maillage de pistes cyclables est défini dans chaque EPCI et en interconnexion à l'échelle du Pays.

Maîtriser le stationnement pour réduire l'usage individuel de la voiture

La politique de stationnement est une composante importante de l'approche globale des déplacements. L'usage individuel excessif de la voiture est un facteur décisif dans l'augmentation des gaz à effet de serre. Pour cette raison, la réduction de cet usage individuel est indispensable. Parallèlement à la promotion et au développement des transports en commun et de solutions alternatives de toutes natures, et pour accroître leur efficience, il est nécessaire de diminuer son attractivité. Le principal levier d'action en la matière est la limitation des espaces de stationnement qui lui sont affectés. En effet, le stationnement conditionne directement l'usage de la voiture.

Dans une optique de développement durable, pour limiter la consommation d'espace mais surtout favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture, les objectifs du SCoT sont de limiter les possibilités de stationnement, notamment quand une offre alternative de déplacement existe et de favoriser la réalisation de parcs de rabattement à proximité des pôles d'échanges tout en veillant à ce que la voiture complète l'offre de déplacements permettant d'accéder au moteur du dynamisme économique qu'est le commerce.

Mettre en œuvre des mesures complémentaires pour renforcer le dispositif

Favoriser l'expérimentation de modes de déplacement alternatifs

Afin d'améliorer l'offre de transports collectifs dans les secteurs à plus faible densité de population, les innovations en matière de transports collectifs « à la demande » seront encouragées. Il s'agit de rechercher et de développer des solutions différenciées.

Dans ces expérimentations, les TIC joueront un rôle facilitateur. L'utilisation de ces nouveaux outils de communication sera développée pour aider à dépasser la rupture entre transport individuel et transport collectif et favoriser l'utilisation des transports partagés (co-voiturage) en permettant d'offrir en temps réel des informations sur les possibilités de transports (intermodalité, Dor Breiz…).

Coordonner l'offre et la tarification pour une plus grande facilité d'usage

Plus globalement, il est souhaitable que soient poursuivies, par les autorités organisatrices de transport et les gestionnaires de réseaux, les initiatives en vue de **coordonner et articuler les offres et les tarifications** afin de renforcer la lisibilité et la facilité d'usage des transports collectifs dans le Pays de Rennes.

Utiliser le réseau de transports en commun comme levier de structuration pour faciliter l'accès aux services et organiser « la ville des proximités »

L'aménagement du territoire et l'organisation du développement permettront d'améliorer l'accès aux services simultanément aux différents niveaux, en recherchant la proximité à toutes les échelles du territoire par :

- **une offre urbaine à l'échelle de la ville-archipel, en développant des pôles structurants et en renforçant l'organisation multipolaire pour rendre les transports en commun efficaces ;**
- **une offre de proximité au niveau des réseaux de communes qui s'appuie sur les échanges à courtes distances et renforce le développement intercommunal ;**
- **une offre de voisinage à l'échelle communale, facteur de qualité de la vie quotidienne.**

Rendre plus accessible l'offre urbaine à l'échelle de la ville-archipel en renforçant le développement urbain aux abords du réseau TC

L'interface urbanisme/transports est fondamentale dans la performance du réseau de TC qui dépend du poids de population desservi et des grands choix d'aménagement du territoire qui le déterminent. Dans le même temps, la viabilité des grandes options urbaines d'aménagement est consolidée par la qualité de leur desserte. La structuration du développement urbain dans le territoire du SCoT est donc articulée avec les orientations de déplacement.

L'objectif est de progressivement aboutir à une plus grande densité de population autour des gares, et du réseau armature dans la couronne métropolitaine afin de favoriser l'adéquation entre accueil des nouveaux habitants et capacités de transport en commun existantes ou à créer. De la même manière, l'urbanisation (développement et renouvellement) est articulée aux potentialités de création ou d'amélioration de la desserte des populations par les transports en commun.

En prévoyant de renforcer la densité urbaine autour des pôles structurants et des lieux d'échanges, connectés aux transports en commun, le SCoT permet de mieux desservir une population plus nombreuse. Ceci constitue un pas fondamental dans l'amélioration de la performance du réseau de transport collectif.

Tirer profit de la vitalité démographique pour renforcer progressivement le rôle structurant de certains pôles en périphérie du Pays

En périphérie du Pays, le SCoT prévoit de tirer parti de la vitalité de la démographie pour constituer progressivement des pôles structurants capables de favoriser l'implantation d'équipements et de services, mais aussi d'emploi à travers des activités tertiaires ou de commerces. Cela conduit à faire un effort important de peuplement pour certains pôles qui n'atteignent pas actuellement la taille critique.

De la même manière, pour améliorer la performance de la desserte ferrée, le projet préconise des dispositions particulières autour des haltes et des gares ferrées visant au renforcement des fonctions urbaines lorsque c'est possible et à l'amélioration des conditions de transfert modal (renforcement des capacités de stationnement, priorité pour les modes doux et les transports collectifs qui se connectent à la gare…). La rareté de ces espaces à proximité des gares et la nécessité de diversifier le parc logement impose une préoccupation particulière en termes de densité et, en corollaire, de qualité des aménagements.

Articuler de préférence la localisation des équipements métropolitains à l'accessibilité en transports en commun

Les grands équipements drainent ponctuellement des populations importantes dans des aires de vastes amplitudes. Ce sont donc des pôles qui génèrent de grandes quantités de déplacements, effectués en voiture dans des temps très courts.

Pour être cohérent avec une politique de déplacements orientée vers le développement des transports collectifs, le SCoT prévoit d'articuler, de préférence, le positionnement des futurs grands équipements avec la desserte par les réseaux de transports collectifs.

Renforcer l'offre de proximité à l'échelle intercommunale autour des pôles structurants

Les pôles d'échange jouent un rôle d'interface à l'échelle des réseaux de communes entre le réseau armature de transports en commun et les voiries de desserte intercommunales. Cette situation d'échange est renforcée par l'aménagement et l'implantation de services chaque fois que possible afin de renforcer leur attrait et leur attractivité mais aussi leur fonction de structuration à l'échelle des réseaux de communes.

Préserver le rôle structurant de la deuxième ceinture dans l'organisation du territoire

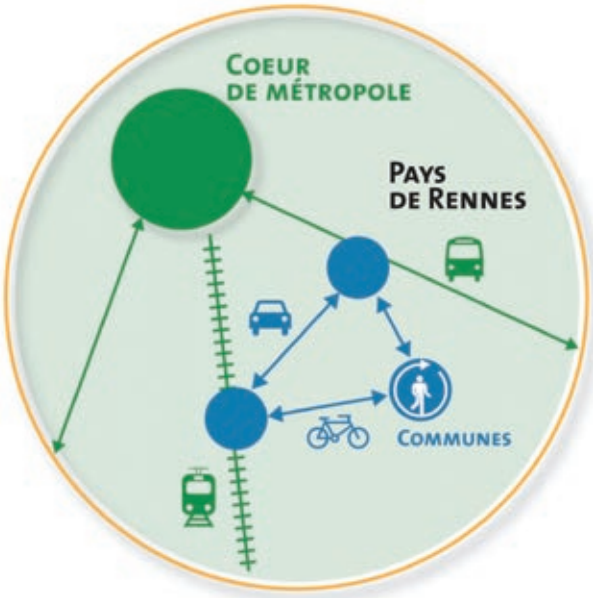
Dans le maillage des réseaux de proximité, la 2e ceinture constitue un élément fort qui structure le territoire du Pays de Rennes. Elle est jalonnée de nombreuses zones urbanisées pour de l'activité, de l'habitat ou des loisirs et constitue à ce titre un maillon essentiel de l'organisation des réseaux intercommunaux et un vecteur de leur développement, à condition de préserver l'alternance ville/campagne.

Le SCoT confirme le rôle structurant de la 2e ceinture dans l'organisation actuelle et future des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine tout comme à l'échelle des échanges de proximité. Il prescrit que cette orientation soit prise en compte lors des réflexions liées à des aménagements locaux afin de prévoir les espaces nécessaires pour favoriser les fonctions urbaines d'échanges et le paysage urbain en traversée d'espaces urbanisés.

Conforter le maillage commercial dans une logique de complémentarité et de qualité résidentielle pour satisfaire les besoins d'une population en croissance

L'organisation commerciale du Pays de Rennes assure une réponse efficace et diversifiée aux besoins de consommation des habitants du territoire. Elle constitue un enjeu essentiel pour la qualité résidentielle et la mixité des fonctions au sein des quartiers et des communes. Elle contribue enfin à la régulation des usages des déplacements motorisés.

La dynamique démographique qui caractérise les communes du Pays de Rennes justifie d'apporter près des lieux de vie une réponse aux besoins de consommation courante des habitants. Ces besoins sont essentiellement d'ordre alimentaire : par leur capacité à y pourvoir, supérettes et supermarchés jouent ainsi un rôle essentiel dans la structuration du territoire.



Organiser de façon cohérente et maîtrisée le développement du commerce au profit de la ville-archipel

Il importe de conforter le rôle structurant des pôles intermédiaires afin de leur permettre d'assurer pleinement leur fonction commerciale dans le respect de l'organisation commerciale multipolaire du Pays de Rennes.

Le développement du maillage alimentaire de proximité, constitué des pôles intermédiaires et à fonction locale, sera poursuivi en accompagnement de la dynamique démographique. Pour ce faire, il convient d'encadrer le développement des grandes surfaces alimentaires et le dimensionnement des hypermarchés.

Renforcer l'attractivité des centres et privilégier un développement commercial de proximité

La qualité de l'offre de proximité passe par un renforcement de l'attractivité commerciale des centres-villes, des centres-bourgs et des cœurs de quartier notamment par la mise en œuvre de politiques foncières, immobilières et urbaines adaptées.

Il importera de promouvoir une mixité des fonctions en intégrant une réflexion sur la présence de la dimension commerciale et artisanale dans les opérations de réalisation de nouveaux quartiers ou de requalification de quartiers anciens en assurant les continuités commerciales et la connexion à des équipements générateurs de flux (écoles, médiathèque, services publics…).

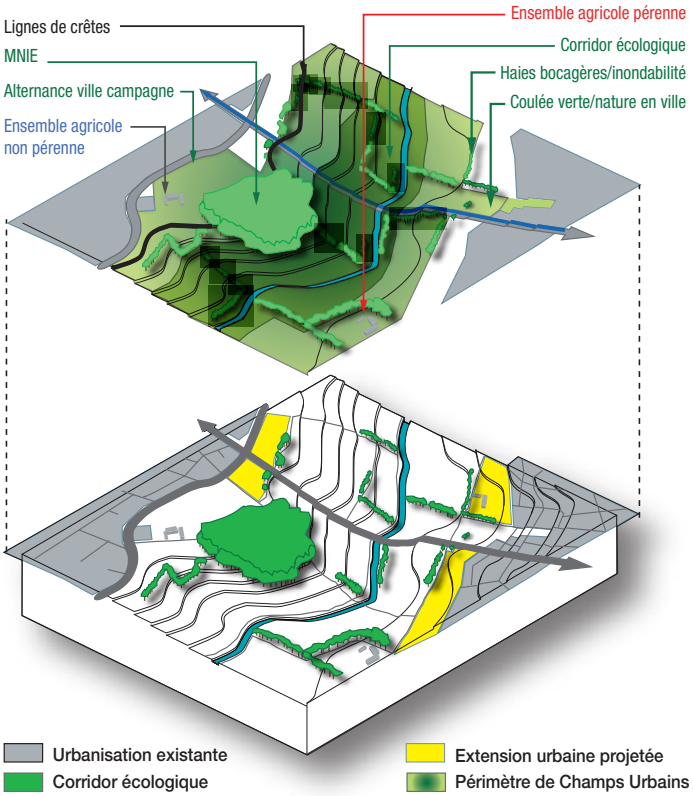
Il sera privilégié une localisation spatiale des commerces en continuité de l'urbanisation existante afin d'en assurer une bonne accessibilité pour les personnes ne disposant pas de véhicule motorisé.

Développer une offre partagée de loisirs de proximité

En sus des grands espaces naturels de loisirs (forêt de Rennes, etc.), le Pays dispose de nombreux atouts en matière de loisirs de proximité dont le patrimoine naturel et architectural, l'offre culturelle (équipements, mais aussi festivals…) peuvent être les supports. Les loisirs de proximité sont en ce sens déjà au cœur de la ville-centre, des autres villes et des bourgs. Il s'agit de renforcer cette offre en mettant en valeurs ces éléments.

Le SCoT vise, notamment dans les « Champs Urbains », à permettre l'accueil de loisirs verts (dont les cheminements) dans l'espace agricole s'il est compatible avec l'activité agricole et les enjeux écologiques. Ce maillage permet un usage de proximité tout en mettant en réseau ces secteurs privilégiés à l'échelle du Pays.

Construction des Champs Urbains



Développer l'offre de voisinage à l'échelle communale par des aménagements urbains renouvelés

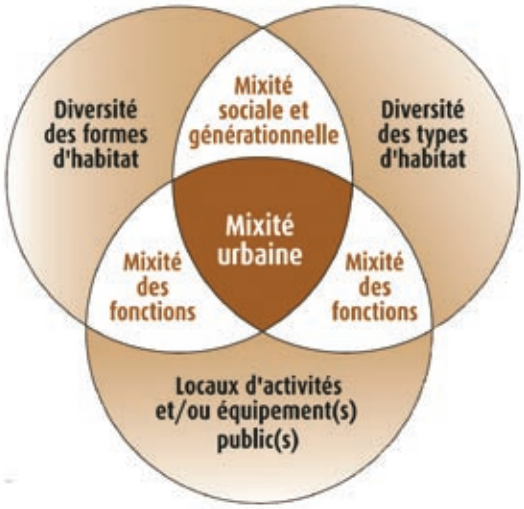
Au niveau local, la qualité de vie des habitants est liée au développement des commerces de proximité et des équipements au cœur ou en continuité urbaine des bourgs.

Le SCoT se donne pour objectif de permettre aux communes de penser à long terme leur urbanisation et la forme de leurs tissus urbains dans le but de favoriser les modes doux pour les déplacements à courte distance vers les commerces de proximité, équipements et, chaque fois que possible, les zones d'emploi. Cela implique de favoriser des formes urbaines plus compactes et la mixité des fonctions notamment entre habitat, commerces et activités de services.

Promouvoir des formes urbaines plus compactes pour une ville « à courtes distances »

Le SCoT vise un modèle de développement qui privilégie une offre de services (marchands et non marchands, privés et publics) la plus proche possible des zones résidentielles et des emplois pour répondre aux attentes prioritaires des habitants, raccourcir les distances de déplacement, être économe en énergie et limiter l'effet de serre.

Le modèle de l'habitat pavillonnaire, qui conduit à l'extension de lotissements à vocation uniquement résidentielle, rend plus difficile pour ses habitants l'accès aux équipements, aux services et aux transports en commun, et favorise le développement de l'usage de l'automobile pour les déplacements.



Le SCoT oriente l'urbanisation résidentielle vers un modèle de ville plus compacte, plus mixte, comportant des formes urbaines qui permettent de réduire la consommation d'espace tout en étant le vecteur d'une plus meilleure qualité, d'une plus grande diversité et d'une densité favorables à l'accueil de l'économie résidentielle (c'est-à-dire les commerces, les services, les transports, etc.).

Utiliser le dynamisme de la construction neuve pour restructurer les bourgs

Le bourg apparaît le plus souvent comme représentatif de l'architecture d'une commune, préservée de l'influence de la ville et de la densité supposée ou perçue des quartiers d'habitat collectif. En réalité, les centres-bourgs sont généralement très denses avec des maisons mitoyennes de 2 ou 3 niveaux en alignement de voies. L'offre de formes urbaines plus compactes de type « maisons de ville », à l'image des constructions traditionnelles situées dans les cœurs de bourgs anciens, est un puissant facteur de qualité paysagère et de renouveau de l'identité des bourgs.

Lorsque la commune a connu l'implantation de nombreux lotissements, le centre-bourg n'est souvent plus à la mesure de l'étalement constaté. L'aménagement des centres-bourgs est alors nécessaire pour produire un habitat plus compact et plus diversifié, proche des services, des équipements et des transports en commun. Cela permet de redynamiser le cœur de la commune, le développement des commerces de proximité mais également d'apporter une réponse à la demande des personnes vieillissantes. Dans cette optique, il s'agit de donner une priorité au renouvellement de la ville sur elle-même à proximité ou au cœur même des bourgs ou des villes, de façon à limiter l'étalement de l'urbanisation. Ce renouvellement urbain, s'il réclame des modalités opérationnelles et financières souvent lourdes, reste la façon la plus vertueuse et la plus efficace de répondre aux aspirations des habitants en matière d'offre de services sans augmenter les déplacements automobiles.

Rechercher un maximum de mixité des fonctions (habitat, emplois, services, commerces)

Le SCoT préconise le développement d'une mixité résidentielle, d'emploi, de services et de commerces dans les tissus urbains pour optimiser les transports en commun (corridors emplois population) et offrir une qualité de service aux habitants et salariés.

La crèche Fratellini à Rennes et un local pour personnes âgées dans un même bâtiment

Mixité habitat et services à Rennes (Beauregard)

conclusion

La ville-archipel au service d'une cohérence durable

Aujourd'hui, après trois générations de schémas directeurs à l'échelle du District de Rennes, le SCoT, élargi à l'échelle du Pays de Rennes, s'inscrit dans la continuité du Projet d'agglomération et de la Charte de Pays, poursuit l'effort continu de planification urbaine qui singularise l'agglomération rennaise depuis les années 70 et engage le territoire dans un processus de développement durable.
Le Pays de Rennes connaît une croissance importante. Il ambitionne de poursuivre ce développement, seul capable d'assurer la pérennité des équilibres du territoire, en le conjuguant avec la préservation des grands équilibres environnementaux et une qualité exceptionnelle de cadre de vie. Il souhaite assurer durablement les proximités et les mobilités, quelle que soit l'évolution du contexte énergétique, afin d'affirmer une solidarité renouvelée.

Le projet retenu dans le SCoT s'appuie sur les atouts intrinsèques du territoire pour construire une région urbaine attractive, bâtie autour d'un modèle spécifique et performant de développement : la ville-archipel. Cette organisation territoriale multipolaire laisse une large part aux espaces naturels et agricoles entre les bourgs et les villes et assure ainsi au Pays de Rennes une qualité urbaine et environnementale reconnue.
Ce modèle, hérité de l'histoire, assure la diversité des modes de vie tout en favorisant la cohésion sociale au sein du Pays de Rennes grâce à un accès équitable à la ville, aux services et aménités du territoire. Ce modèle conforte également la viabilité environnementale et agricole du territoire et révèle la force de son potentiel en matière d'attractivité. Cette attractivité est porteuse d'avenir : elle permet de développer la performance économique en attirant et retenant les personnes et les talents.
En outre, en préservant de nombreux espaces non bâtis en son sein, la ville-archipel apparaît comme la plus apte à s'adapter face aux incertitudes de l'avenir (réchauffement climatique, crise énergétique…) en laissant de grandes marges de manœuvre aux générations futures.

Pour les vingt prochaines années, le SCoT s'appuie sur ce modèle qui freine l'étalement urbain et contribue à un équilibre vertueux entre les fonctions urbaines, économiques, agricoles et environnementales en renforçant la cohérence des différentes politiques publiques d'aménagement du territoire :

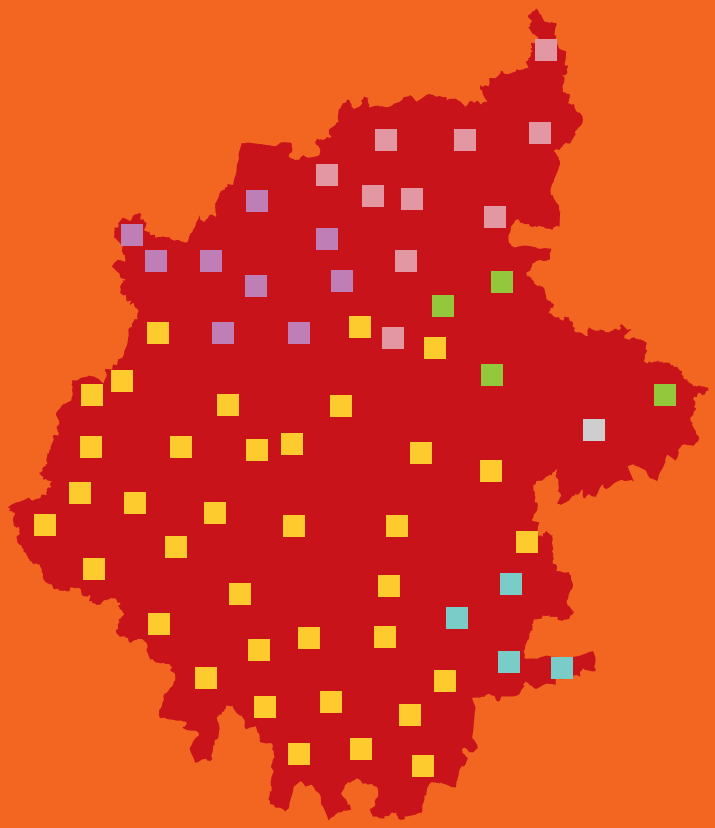
- la politique des déplacements, en optimisant leur efficacité et en donnant une vraie priorité aux modes de déplacements collectifs et moins consommateurs d'énergie,
- la politique d'offre foncière pour l'habitat ou l'activité,
- la politique d'ordonnancement du paysage,
- la politique de préservation de l'agriculture, en l'associant au devenir de la ville-archipel,
- et surtout les politiques de développement de l'habitat et de répartition des services, des équipements et des emplois pour favoriser la « ville des proximités », gage de diversité et de richesse des relations humaines, porteuse de cohésion sociale.

En résumé, s'appuyant en cela sur les trois piliers du développement durable, le projet retenu pour le développement du Pays de Rennes ambitionne d'associer durablement l'homme, l'entreprise et la nature.

Enfin, l'attractivité du Pays de Rennes se construira également à une échelle plus large par l'articulation de son projet avec celui des territoires voisins, afin de rechercher une mise en cohérence des politiques d'aménagement sur un large bassin de vie et garantir un équilibre au sein de cette aire métropolitaine en construction.

Crédits photos
Agence Alta
Agence d'architecture Dusapin/Leclercq
Atelier Desormeaux
Audiar
CCI
CHU Rennes
Communauté de communes du Pays d'Aubigné
Inra
Pays de Rennes
Rennes Métropole
SEMTCAR
Séri-Ouest
SNCF (J.-M. Fabbro, Philippe Fraysseix)
Teamcast
Thomas Crabot
TNB
Ville de Cesson-Sévigné (service Communication)
Ville de Rennes (Direction de l'Information, Didier Gouray, Dominique Levasseur)
Ville de Saint-Jacques-de-la-Lande

Cartographies
Audiar



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

SYNDICAT MIXTE
DU SCOT

Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise
4 avenue Henri Fréville - CS 40716
35207 RENNES Cedex 2
www.audiar.org