
**ZAC LA JANAIS
DOSSIER DE CREATION MODIFICATIF N°1**

1 – RAPPORT DE PRESENTATION

juin 2025

**sce
ateliersup+**



TABLE DES MATIERES

1. Objet et justification de l'opération	4
2. Etat du site et de son environnement	10
3. Description du projet	16
4. Le programme global prévisionnel de construction	23
5. Les raisons du choix du projet	27

RAPPEL DU CONTENU DU DOSSIER DE CREATION DE ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTEE

Code de l'urbanisme (extraits)

Article R*311-1 :

« L'initiative de création d'une zone d'aménagement concerté peut être prise par l'état ou par un établissement public ayant pour vocation, de par la loi ou ses statuts, à réaliser ou à faire réaliser l'objet de la zone »

Article R*311-2 :

« La personne publique qui a pris l'initiative de la création de la zone constitue un dossier de création, approuvé, sauf lorsqu'il s'agit de l'Etat, par son organisme délibérant. Cette délibération peut tirer simultanément le bilan de la concertation, en application du sixième alinéa de l'article L. 103-6

Le dossier de création comprend :

a) Un rapport de présentation, qui expose notamment l'objet et la justification de l'opération, comporte une description de l'état du site et de son environnement, indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone, énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet faisant l'objet du dossier de création a été retenu ;

b) Un plan de situation ;

c) Un plan de délimitation du ou des périmètres composant la zone ;

d) L'étude d'impact définie à l'article R. 122-5 du code de l'urbanisme lorsque celle-ci est requise en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1 du même code.

Le dossier précise également si la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement sera ou non exigible dans la zone.

Article R*311-3 : « Lorsque la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent a pris l'initiative de la création de la zone, la délibération approuvant le dossier de la zone porte création de celle-ci »

Article R*311-5 : « L'acte qui crée la zone d'aménagement concerté en délimite le ou les périmètres. Il indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier à l'intérieur de la zone. Il mentionne le régime applicable au regard de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement. Il est affiché pendant un mois en mairie ou au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, et, dans ce cas, dans les mairies des communes membres concernées. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. »

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION



A) LE CONTEXTE : LE POLE D'EXCELLENCE INDUSTRIELLE ET LA ZAC DE LA JANAIS

Situé au sud de l'agglomération rennaise, sur les communes de St-Jacques-de-la-Lande, Noyal-Châtillon-sur-Seiche et Chartres-de-Bretagne et d'une superficie de **250ha** au total, le site de La Janais a été aménagé dans les années 1960 pour accueillir l'usine Citroën qui deviendra successivement l'usine PSA puis **Stellantis**. Ce site de production automobile est depuis 2015 engagé dans un **processus de transition** et d'optimisation foncière.

Dans ce contexte, Rennes Métropole, en lien avec la Région Bretagne et le Département d'Ille et Vilaine a acquis des terrains cédés par PSA afin de développer le "Pôle d'Excellence Industrielle de la Janais" ("PEI de La Janais"), qui a pour ambition de devenir un site exemplaire de "l'industrie de demain", sobre en carbone et riche en emplois, à destination d'entreprises industrielles engagées dans les transitions, prioritairement orientées vers la construction durable et les mobilités décarbonées.

Il combine aujourd'hui :

- Un tissu industriel vivant avec plusieurs entreprises : Stellantis, Joncoux, Sweetch Energy, Les Routiers Bretons, technicentre SNCF, Safran ... ;
- Une offre foncière immédiatement disponible dans la ZAC de la Janais. Le site est labellisé "site industriel clé en main" par l'État ;
- Le bâtiment 78 qui est le poumon du site de la Janais (incubateur / pépinière d'entreprises, plateforme d'innovation, espaces de services aux entreprises...). La première phase de travaux de réhabilitation s'est achevée en mars 2025 et le bâtiment accueille d'ores et déjà des entreprises ;
- Un écosystème favorable à la rencontre entre les compétences et les emplois, ainsi qu'une offre multi-services d'accompagnement (plateforme dédiée à l'innovation industrielle Excelcar, formations aux métiers de l'industrie, accompagnement des projets...).

Le PEI de la Janais s'appuie sur un projet urbain ambitieux visant le renouvellement d'un site industriel existant, dans un souci d'accessibilité, de sobriété foncière et d'exemplarité environnementale.

Rennes Métropole a ainsi créé, la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de la Janais, dont l'aménagement est confié à la Société Publique Locale d'Aménagement "Territoires Publics".

Cette ZAC, sur un périmètre de 52 hectares, dont le dossier de création a été validé en avril 2018 et le dossier de réalisation en janvier 2020 vise 3 objectifs :

- Créer un secteur de renouvellement économique d'ampleur métropolitaine
- Réaliser une opération accessible et lisible
- Inscrire l'urbanisation du site dans une démarche de développement durable

Cette opération prévoit à terme une offre cessionnelle globale d'environ 40 hectares, pour permettre la construction de 200 000 m² de surface de plancher.

À ce jour, environ 20 hectares sont aménagés et disponibles. Quatre lots sont commercialisés ou en cours et les deux premiers bâtiments industriels ont été livrés fin 2024 / début 2025. Les travaux d'aménagement sur le reste de la ZAC débuteront au 2^{ème} semestre 2025 pour une durée d'un an et demi.

En parallèle, le site de la Janais a connu de multiples évolutions à travers la poursuite par Stellantis du compactage de son outil industriel, et notamment :

- L'acquisition par le groupe Eiffage d'environ 20 hectares, comprenant un bâtiment de plus de 50 000 m² bâtis ;
- L'acquisition par Rennes Métropole et l'Établissement Public Foncier de Bretagne de plus de 20 hectares comprenant deux bâtiments de plus de 20 000 m² bâtis chacun (bâtiments "78" et "ferrage").

D'autres mutations sont également envisagées à court et moyen terme par Stellantis.

C'est dans ce cadre que le dossier de création initial est repris pour en modifier le contenu (principalement le programme et le périmètre).

B) LA JUSTIFICATION DU PROJET D'ÉVOLUTION DE LA ZAC LA JANAIS

Dans ce contexte de transformations urbaines, fonctionnelles et environnementales il est apparu indispensable **d'anticiper les évolutions du site**, en préparant un nouveau projet d'aménagement global sur ce secteur.

Ce nouveau projet vise notamment à **garantir la pérennité et le développement du Pôle d'Excellence Industrielle de la Janais**, dans un contexte national de réindustrialisation du territoire.

Depuis quelques années, confrontés à des défis structurels liés au contexte géopolitique et de compétition économique mondial, l'Etat et les collectivités se sont engagés dans une démarche de réindustrialisation à l'échelle nationale avec pour objectif de concilier transition écologique et croissance économique. Le PEI de la Janais imaginé dès 2015 s'inscrit pleinement dans cette démarche de long terme.

Au regard des commercialisations déjà réalisées, et de l'impératif de sobriété foncière, il doit également **permettre l'accueil de nouvelles entreprises industrielles engagées dans les transitions** et prioritairement tournées vers la mobilité durable et la construction bas-carbone.

Ces deux filières s'intègrent pleinement dans la stratégie de développement de Rennes Métropole, et dans le cadre de ses ambitions en matière de déplacements ou de production des logements portées par le Programme Local de l'Habitat, le Plan de Déplacements urbains et le Plan Climat Air Energie Territorial.

L'évolution de la ZAC de la Janais doit également permettre **d'améliorer l'attractivité du site en vue d'accueillir de nouveaux emplois productifs**.

Enfin, **ce projet s'inscrit pleinement dans la perspective Zéro Artificialisation Nette**. En effet, La loi "*Climat et résilience*" du 22 août 2021 a posé un objectif de **zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon de 2050**. Cette loi vise à mieux prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités. Cet impératif évite la consommation de terres agricoles.

A travers la poursuite de la densification et le renouvellement d'un site industriel existant et déjà artificialisé, sur de nouveaux secteurs, le projet d'évolution de la ZAC La Janais répond pleinement à l'objectif ZAN.

Dans ce but, un mandat d'études a ainsi été confié en 2021 à Territoires Publics pour **transformer ce site d'une mono-activité industrielle privée vers un quartier d'activités économiques** dédié principalement aux entreprises industrielles bas carbone. Pour cela, Territoires Publics a confié une mission d'élaboration d'un **plan-guide d'aménagement** à SCE et ses Ateliers UP+, accompagné par Tetrarc architecte, dans le but de porter une vision d'ensemble sur la transformation du site de La Janais et de définir un document de référence.

Le plan guide a défini plusieurs défis pour le quartier de La Janais :

- **Accompagner l'évolution de la zone économique en quartier économique** en l'inscrivant dans une armature multiscale (échelle du quadrant Sud-Ouest de la Métropole, interface avec les zones d'activités voisines ...) et en renforçant les interactions entre les activités
- **Réorganiser les fonctions pour offrir un foncier optimisé**, en proposant des parcelles 100% capables (100% utilisables pour les activités industrielles) et en permettant la mutualisation de certaines fonctions (parking, desserte, services, stockage, ...)
- **Qualifier le cadre de vie et les lieux d'emplois** en renforçant la trame verte publique, support de nouvelles pratiques, et en encourageant les mobilités actives (piéton, vélo, micromobilités électriques)
- **Renforcer l'attractivité de La Janais** pour les entreprises et leurs salariés via la mise en place de pôle multiservices : restaurants, food-truck, espaces de coworking, services du quotidien, évènementiel, micromobilités...

Ce plan-guide, validé début 2024, constitue désormais le cadre de référence pour les différentes transformations du site à moyen et long terme.

En parallèle, des études pré-opérationnelles ont été engagées afin d'élaborer les dispositifs opérationnels adéquats à la mise en œuvre d'une évolution de la ZAC La Janais.

A travers la modification n°1 du dossier de création, il est donc envisagé d'étendre le périmètre de la ZAC La Janais, d'actualiser ses objectifs, sa programmation et son programme global de construction.

C) LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

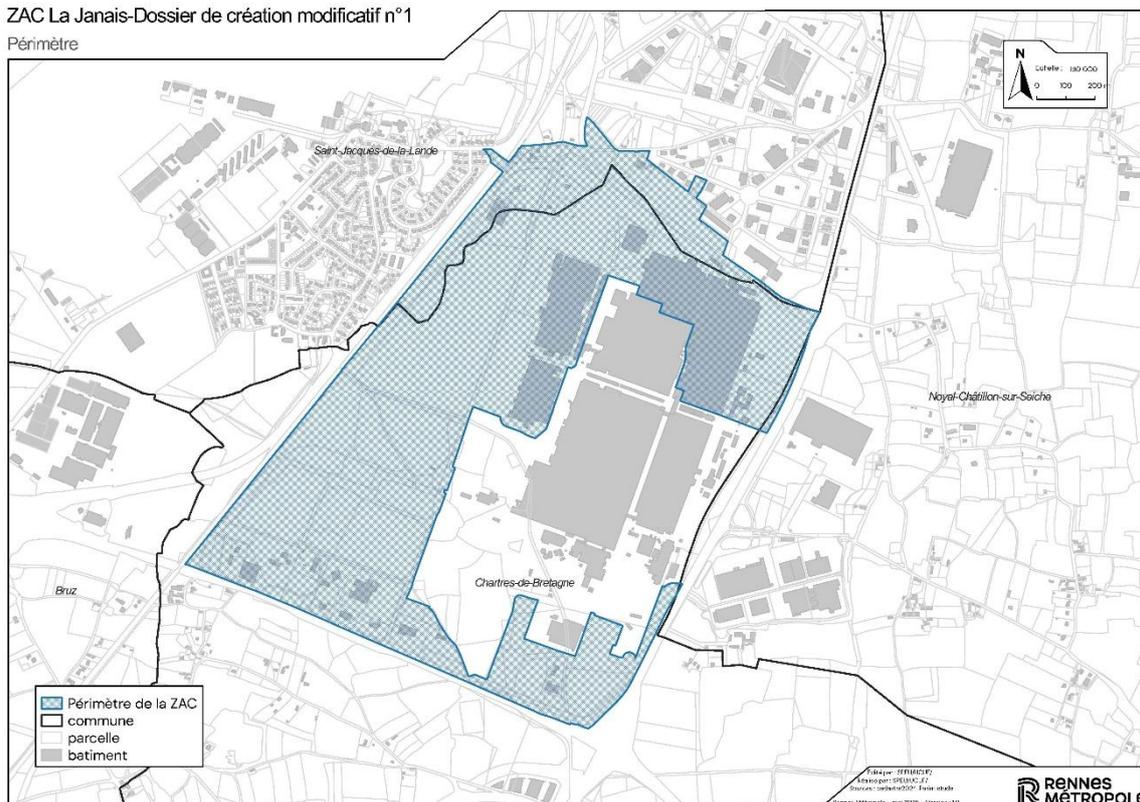
Les nouveaux objectifs de l'opération sont les suivants:

- Poursuivre le développement du Pôle d'Excellence Industrielle de la Janais en proposant de nouveaux fonciers économiques permettant l'accueil d'entreprises industrielles tournées prioritairement vers la construction durable et les mobilités décarbonées ;
- Accompagner l'évolution de la zone économique en quartier, en l'inscrivant dans une armature multiscalaire et en renforçant les interactions avec les quartiers voisins
- Construire un cadre de vie de qualité et renforcer l'identité du Pôle d'Excellence industrielle (développer des espaces publics support d'usages, conserver les éléments patrimoniaux ...)
- Optimiser l'accueil des activités industrielles dans un souci de sobriété foncière et d'économies pour les entreprises (mutualisation, compactage des bâtiments...)
- Améliorer et diversifier l'accessibilité du site (garantir les flux industriels, développer les modes alternatifs à la voiture solo, développer les modes doux...)
- Accompagner la résilience du Pôle d'Excellence Industrielle dans un souci d'exigence environnementale et dans le respect du référentiel Énergie-Bas Carbone de Rennes Métropole (Lutte contre l'îlot de chaleur, désimperméabilisation des sols, production énergétique, maîtrise des émissions de gaz à effet de serre...)

D) LA DEFINITION DU PERIMETRE

La présente ZAC s'inscrit dans la continuité de la démarche engagée avec la ZAC initiale, en affirmant des ambitions renouvelées pour répondre aux enjeux actuels : réemploi des matériaux, économie circulaire, sobriété en ressources et objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Un travail de plan guide a été élaboré à l'échelle du site de La Janais, soit un périmètre élargi de 250 hectares. Cette vision stratégique à grande échelle permet de proposer une organisation cohérente du quartier — notamment via la rationalisation des voiries — et de structurer des stratégies de mutualisation des fonctions et des services. Le plan guide dépasse donc le périmètre strict de la ZAC pour intégrer l'ensemble du secteur, y compris les emprises situées au-delà du site de Stellantis.



Nouveau périmètre de ZAC

À l'intérieur de ce périmètre global, la ZAC étendue retient un périmètre opérationnel de 160 hectares, soit environ 63 % du territoire couvert par le plan guide. Sur cette emprise, le potentiel global de construction est estimé à 450 000 m² de surface de plancher (SDP). Ce potentiel résulte à la fois :

- Du développement de nouvelles constructions sur 98 hectares de foncier identifié comme disponible à court ou moyen terme pour l'implantation industrielle,
- Et d'opportunités de densification identifiées sur d'autres secteurs du périmètre de la ZAC, en dehors de ces 98 hectares.

2. ETAT DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT



A) ETAT INITIAL URBAIN, PAYSAGER ET ARCHITECTURAL

Le site dans le paysage :

Jusque dans les années 60, avant l'installation de PSA, ce secteur était un paysage agricole cultivé constitué d'une alternance de parcelles cultivées, d'enclos végétaux, des brise-vents, de vergers et de boisements.

L'unité paysagère se compose d'un grand pôle urbain, la ville de Rennes au Nord, et de petits pôles urbains non contigus au Sud au sein d'un vaste parcellaire agricole ou espaces agro-naturels.

Les grandes lignes de paysage dans le grand territoire sont constituées par deux vallées, un paysage majeur :

- + A L'ouest, la vallée de la Vilaine dans un axe Nord-Sud, où se situe une ZNIEFF
- + Au Sud, la vallée de la Seiche dans un axe Ouest – est

Les paysages de campagne bocagère ne sont jamais très éloignés des espaces urbanisés et habités, et en constituent souvent les horizons. Les reliefs, les vallées et ses cours d'eau, les lignes du bocage, les boisements, construisent des éléments naturels du paysage – une ossature végétale.

²Le site de la Janais forme une île industrielle bordée par des routes à grande circulation, d'espaces agricoles à l'Est et au Sud, et d'une vallée à l'Ouest.

UNE INSCRIPTION DU SITE DANS UNE TRAME BOCAGERE HISTORIQUE EFFACEE

L'évolution du site à la suite de l'implantation de l'usine PSA met en évidence un effacement de la trame bocagère qui qualifiait autrefois le site :

- Une trame verte arborée formée de **reliquats bocagers** (trame est-ouest) et des **lisières routières** (nord-sud), en **discontinuité** de son environnement.
- Un site au cœur d'un ancien **plateau agricole bocager** dont les traces s'effacent au fur et à mesure de l'urbanisation mais dont les fondamentaux (= trame bocagère aujourd'hui peu lisibles), restent **une structure sur laquelle s'appuyer pour recomposer la « nature en ville »**.
- Une trame verte en discontinuité de son environnement présentant un intérêt écologique faible. A noter toutefois la présence de MNIE (milieu naturel d'intérêt écologique) au Sud-Ouest du site.

UNE FORTE CO-VISIBILITE SUR ET VERS LE SITE

Le site de La Janais étant relativement plat et inscrit dans un maillage bocager résiduel, il n'offre que peu de visibilité depuis l'espace extérieur.

Seule la façade Est est assez visible depuis la RD 837, elle bénéficie d'une intégration par des plantations qui laissent entrevoir les bâtiments de Stellantis dont la linéarité et l'homogénéité offrent une lecture confortable. Seuls les abords du giratoire de l'entrée principale du site Stellantis offrent une vue directe sur le site industriel et les stationnements de véhicules à ses abords.

Quelques rares points de vue sont toutefois possibles depuis les points hauts que sont les ouvrages de franchissement des voies de circulations (passerelles, ponts).

Enfin l'axe structurant qu'est la rue Pierre et Marie Curie au cœur du site offre une perception interne du site avec notamment le pont d'accès aux voies ferrées au centre qui offre une vue ouverte aux abords des bâtiments existants et à venir.

L'architecture et le patrimoine du site :

ORGANISATION HISTORIQUE ET EVOLUTIONS

L'usine a été bâtie sur une trame orthonormée « stricte », à l'image d'une ville romaine – sur un cardo-documanus. Les rues et les haies s'implantent selon cette trame et dessinent des épaisseurs d'îlots.

Au fur et à mesure du développement de l'activité industrielle et de ses aménagements successifs, la lecture de cette trame s'est estompée. Néanmoins, elle reste présente sur la composition des grandes trames bâties nord-sud, sur l'orientation des sheds, en toiture, est-ouest, ainsi que sur quelques trames bocagères préservées, ou encore sur les carroyages des aires de stationnement (où la végétation reprend doucement ses droits).

Ce plan est bien issu d'un schéma strict représentant le fonctionnement idéal d'une usine automobile. L'usine connaîtra son apogée dans les années 70, avec près de 14.000 salariés sur le site... croissance qui s'accompagne d'une extension des emprises bâties jusque dans les années 90.

L'importance du site actuel s'explique en partie par l'expansion importante lors des années 70 (et jusqu'aux années 90) où l'entreprise accueillait jusqu'à 14.000 salariés, sur 250 ha. En 2021, l'usine devient "Stellantis" avec le rapprochement des marques Peugeot, Citroën, Opel, Fiat Chrysler, entre autres. Aujourd'hui, le site accueille 2.600 salariés, et se réorganise autour d'un outil de plus en plus « compact ».

UN PATRIMOINE BÂTI DE QUALITÉ POUR CERTAINS ÉLÉMENTS CLÉS DU SITE :

La qualité architecturale du site fait état de trois niveaux bien distincts de constructions.

Tout d'abord, à l'entrée du site, les bâtiments d'accueil sont à taille humaine, et construits avec des matériaux nobles. Ceux-ci mettent en avant une architecture soignée et délicate, mise en œuvre afin de donner une image sérieuse et accueillante aux différents visiteurs accédant au site. De la pierre naturelle (granit local et marbre), du béton armé (matériau phare et contemporain des années 60) ainsi que du zinc patiné vert en toiture donne l'image d'une usine importante, « la plus grande usine automobile d'Europe » !

Passé l'entrée, dans la perspective de l'axe est-ouest, se déploient un long vaisseau amarré aux usines par des passerelles de verre. Ce bâtiment imposant en béton armé et murs rideaux « rouge » rassemble quelques bureaux, les locaux RIE et informatiques et les anciennes salles de restauration d'entreprise (service supprimé depuis quelques années).

Ensuite, quatre grands parallélépipèdes rectangles s'adosent à la croix principale du cardo-documanus : Il s'agit des quatre grandes halles, à l'échelle de l'outil industriel, dimensionnées afin d'accueillir les ponts mobiles, les rampes et ascenseurs à voiture, les chaînes de montage, l'emboutissage, le ferrage, ou encore la peinture. Cette architecture hors-norme est surmontée de toiture en sheds permettant l'éclairage naturel de ces grandes nappes de production.

Enfin, autour de ces trois éléments d'architecture qui structurent le site, se positionne tout un ensemble de bâtiments « techniques », pour la plupart vétustes, dont le soin n'a pas été le principal enjeu. Ils restent positionnés sur la trame, mais sont réalisés en enduit ou en tôle, revêtus en plaque ondulée de type Eternit amiantée (parfois, les logiques industrielles et économiques prennent le pas sur la qualité). Ces bâtiments de second plan se détériorent vite, et transmettent une image plus dégradée à ceux qui les aperçoivent.

b) ETAT INITIAL ENVIRONNEMENTAL

Conformément aux exigences réglementaires et dans le cadre de la procédure de création de la ZAC, un état initial de l'environnement a été réalisé sur la base d'un ensemble d'études techniques et environnementales. Ces investigations ont permis d'identifier les composantes du milieu susceptibles d'être affectées par le projet, d'évaluer les niveaux d'enjeux associés et d'anticiper les mesures à mettre en œuvre pour assurer une insertion environnementale satisfaisante de l'opération.

Les études menées comprennent notamment :

- Une étude géotechnique et une étude de pollution des sols ;
- Un diagnostic écologique faune/flore conduit sur quatre saisons ;
- Un diagnostic paysager ;
- Des diagnostics hydrauliques, des réseaux, de la qualité de l'air et du bruit ;
- Une analyse des mobilités et du fonctionnement des infrastructures de transport ;
- Une étude sur les phénomènes d'îlot de chaleur urbain ;
- Un diagnostic d'infiltration des eaux pluviales.

L'ensemble de ces études a permis de caractériser les enjeux environnementaux selon trois niveaux (faible, moyen, fort), synthétisés ci-après.

1 - Milieu physique

Le site ne présente pas de contrainte particulière en termes **climatiques**, de **relief** ou de **géologie**, les études ayant confirmé un niveau d'enjeu **faible** pour ces composantes.

L'**hydrologie** constitue en revanche un **enjeu modéré**. En raison du niveau élevé d'imperméabilisation du site et de la multiplicité des acteurs impliqués dans la gestion de l'eau (collectivités, opérateurs, riverains), la maîtrise des écoulements et la gestion des eaux pluviales nécessitent une attention particulière. Par ailleurs, la présence ponctuelle de **zones humides**, bien que limitée, implique la prise en compte de ces milieux dans la conception, avec des mesures compensatoires déjà initiées sur un périmètre adjacent (ZAC 1).

2 - Risques naturels et technologiques

Du point de vue des **risques naturels**, le site n'est pas exposé au risque d'inondation par débordement de cours d'eau. Il est situé en zone de **sismicité faible (niveau 2)**. Le **retrait-gonflement des argiles** y est classé en **risque moyen**, sans incidence majeure sur les fondations moyennant une adaptation classique des techniques constructives. Le **risque de remontée de**

nappe, bien que limité à des infiltrations ponctuelles dans les caves ou sous-sols, est classé à **enjeu modéré**.

Concernant les **risques technologiques**, plusieurs éléments sont à noter :

- La **pollution des sols** est classée à **enjeu moyen**, en lien avec la présence de traces d'hydrocarbures et de métaux en concentrations supérieures aux seuils de vigilance sur certaines emprises.
- Des **ICPE** sont recensées à proximité immédiate du périmètre, sans incidence directe, mais nécessitant une vigilance en phase travaux.
- Deux établissements classés **SEVESO seuil haut** sont situés à environ 2 km, sans incidence directe au vu de la distance et des effets modélisés.
- Le **transport de matières dangereuses**, essentiellement par la voie routière, est qualifié d'**enjeu faible**, bien que des axes à fort trafic soient proches du périmètre.

3 - Milieu humain

Le territoire d'étude est caractérisé par une bonne desserte via les **infrastructures de transport en commun** (bus et métro) et un accès rapide aux grands axes routiers, dont la rocade. Le site bénéficie donc d'un **enjeu faible** en termes d'accessibilité. Cependant, le réseau interne de déplacements reste largement orienté vers l'usage de la voiture particulière, ce qui constitue un **enjeu modéré** en termes de requalification des mobilités vers des pratiques plus durables.

Les **réseaux techniques** sont globalement présents sur l'ensemble du périmètre. Un **enjeu particulier est identifié** concernant la **protection de la nappe phréatique**, compte tenu de la présence de captages d'eau potable et d'un forage AEP au droit du site, nécessitant la mise en œuvre de mesures de prévention lors des phases de terrassement.

En matière de **cadre de vie**, le site est exposé à des **nuisances sonores modérées** du fait de la proximité d'axes routiers à fort trafic. La **qualité de l'air** est également classée à **enjeu moyen**, pour les mêmes raisons. L'**ambiance lumineuse** et les **champs électromagnétiques** ne présentent pas de sensibilité particulière, avec un niveau d'enjeu considéré comme **faible**.

4 - Milieu naturel – Faune, flore et habitats

L'inventaire faune/flore réalisé sur quatre saisons a permis de recenser une diversité d'habitats, incluant plusieurs types d'espaces naturels ou semi-naturels favorables à la biodiversité : friches, haies bocagères, prairies, bosquets, zones humides, toitures et façades de bâtiments.

L'évaluation des enjeux écologiques a été conduite à partir d'une grille croisant :

- La **vulnérabilité des espèces protégées ou patrimoniales** présentes ;
- Le **nombre de groupes faunistiques utilisateurs** des habitats ;
- L'**état de conservation** et la **surface** des habitats identifiés.

Les résultats font apparaître :

- Des habitats à **enjeu fort à majeur**, notamment les **prairies mésophiles mésotrophes**, les **fourrés arbustifs**, les **saulaies**, et certaines **friches thermophiles**, qui accueillent une avifaune protégée menacée, des reptiles, et des amphibiens en période de reproduction ou d'hivernage.

- Des milieux à **enjeu modéré à limité**, comme les **bosquets anthropiques, haies non indigènes, voies ferrées ou pelouses rudérales**, abritant une avifaune protégée non menacée et quelques espèces de reptiles ou petits mammifères.
- Des emprises à **enjeu écologique faible à nul**, notamment les secteurs bâtis ou très artificialisés (voirie, parkings, jardins d'agrément, etc.).

La conservation de ces habitats et la préservation des corridors écologiques constituent un **enjeu fort de l'aménagement**, et feront l'objet de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation.

5 - Synthèse

L'analyse croisée des composantes environnementales permet de dégager les principaux enjeux suivants :

THEMATIQUE	NIVEAU GLOBAL	D'ENJEU	REMARQUES
MILIEU PHYSIQUE	Faible à moyen		Hydrologie et zones humides à surveiller
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	Faible à moyen		Pollution des sols et remontée de nappe à prendre en compte
MILIEU HUMAIN	Moyen		Nuisances sonores, qualité de l'air, enjeu sur l'eau potable
MOBILITES ET RESEAUX	Moyen		Rééquilibrage des modes de déplacements à intégrer
BIODIVERSITE	Modéré à fort (localement majeur)		Nécessité de préserver les habitats sensibles et continuités écologiques

Cet état initial constitue un socle de référence pour la définition du projet et de ses mesures environnementales. Il oriente notamment les choix d'urbanisation, les modalités de gestion des eaux pluviales, la trame verte et bleue, ainsi que les prescriptions à intégrer dans les futurs cahiers des charges de cession et autorisations d'urbanisme.

3. DESCRIPTION DU PROJET



Le projet s'appuie sur une trame orthogonale existante pour développer de nouvelles parcelles adaptées aux besoins des entreprises. Il prévoit également le renforcement des mobilités alternatives, de la trame verte, et la création de polarités servicielles.

A) UNE TRAME ORTHOGONALE PREEXISTANTE

LA TRAME DU QUARTIER : UN CANEVAS POUR LE PROJET

La trame orthogonale est valorisée au sein du projet comme un canevas support de la transformation du quartier au fil des opportunités de projet. Elle cadre la desserte du quartier, l'installation des entreprises et les implantations des bâtiments et se traduit par :

- La préservation et le prolongement des axes de composition urbaine (en partant de l'axe principal Est-Ouest au sein de Stellantis)
- L'organisation autour de l'axe de la rue Pierre & Marie Curie et la rue des Creuses, renforcé dans son rôle de colonne vertébrale du projet avec des surlargeurs de trame verte, un rôle accru dans les déplacements et un façadage renforcé des entreprises.
- La préservation et la valorisation de la trame verte, composée de haies bocagère qui s'inscrivent dans le canevas du quartier, avec notamment des continuités Est-Ouest existantes importantes, renforcer par une proposition de maillage à l'échelle de La Janais et de ses abords.
- Des propositions d'implantations de bâtiments qui, déclinées au sein du Cahier des Prescriptions de la ZAC, viendront appuyer l'organisation orthogonale du quartier.

UN SYSTEME DE BOUCLAGE AU SEIN DU QUARTIER :

La ZAC en cours s'appuie sur la rue des Creuses et la rue Pierre & Marie Curie pour la desserte des lots cessibles. Le projet s'inscrit en continuité de cette démarche, en limitant la création de voirie de desserte primaire, et en ne proposant presque aucune voie de desserte secondaire.

Un système de boucle interne au quartier est toutefois mis en place pour garantir une accessibilité optimale aux parcelles et une fluidité du trafic. Le projet propose donc le prolongement de la rue Katherine Johnson jusqu'au secteur Ferrage, recomposé autour de la partie du bâtiment existant préservé.

B) UN FONCIER DISPONIBLE OPTIMISE

DES PARCELLES ADAPTEES AUX BESOINS DES ENTREPRISES

Les activités de production nécessitent le plus souvent de très grandes surfaces (on constate une forte demande actuelle sur les parcelles de 6ha, qui pourrait être réduite à 4ha dans la logique de mutualisation des fonctions).

Le projet propose alors de travailler à l'échelle de macro-lot, avec les surfaces les plus importantes possibles, dans le cadre des contraintes environnementales (aires d'évitement, protection des corridors), paysagères (préservation et prolongement des haies bocagères

structurantes), architecturales (préservation des bâtiments comme le Ferrage ou le Bat34) et urbaines (axes de composition à prolonger).

Si les besoins des entreprises évoluent vers de plus petites surfaces, ces lots cessibles pourront être découpés pour répondre aux attentes des preneurs, sans modifier la composition urbaine et l'organisation globale du quartier.

C) UN RENFORCEMENT DES MOBILITES ALTERNATIVES

UN REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Le site bénéficie d'une offre de transport en commun déjà structurée et en développement (trambus, halte ferroviaire, ligne de bus ...). Le projet propose de s'appuyer sur cette offre existante pour encourager le report modal, et de la mettre en valeur en travaillant les accès et les accroches aux arrêts de transport en commun, pour faciliter l'accessibilité aux entreprises et aux services.

Cela passe notamment par des parcours piétons et cyclistes lisibles et directs depuis les arrêts de transport en commun, et notamment sur l'entrée Nord-Ouest du quartier, qui doit pouvoir raccorder facilement la halte ferroviaire, le trambus et le reste du réseau de cheminements et pistes cyclables du quartier. Cet espace public d'entrée du quartier pourra aussi accueillir la programmation servicielle liée à la mobilité, pour encourager l'inter-mobilité entre le transport en commun et l'entreprise, via l'utilisation de vélos ou d'autres micromobilités.

UNE VALORISATION DES MODES ACTIFS AU SEIN DU QUARTIER

Le projet propose de structurer un maillage de voies vertes et de pistes cyclables pour desservir l'ensemble des entreprises depuis les grands points d'accès du quartier.

Afin de garantir un meilleur confort et une plus grande sécurisation des déplacements cycles et piétons sur les axes principaux (rue Pierre et Marie Curie, rue des Creuses), le projet propose de dissocier sur ces artères les flux piétons et vélos avec le doublement d'un cheminement piéton, intégré dans la trame verte, plus propice à la promenade et aux déplacements à pied, permettant aux pistes cyclables d'être dédiées aux modes de déplacements plus rapides et directs (vitesse accrue des vélos à assistance électrique, micromobilités...).

UN REAMENAGEMENT DES ACCROCHES DU QUARTIER

Le projet propose de travailler sur les accroches du quartier, pour valoriser les accès, principalement pour les cycles et depuis les transports en commun. L'accessibilité cyclable, et dans une moindre mesure piétonne, depuis le grand territoire sera travaillée via :

- La création d'une nouvelle entrée du quartier au droit de la rue Emile Souvestre, avec l'aménagement d'un carrefour sécurisant les continuités piétonnes et cyclables
- Le réaménagement du carrefour André Léo / Rue Pierre et Marie Curie, pour marquer et renforcer la visibilité de l'entrée principale du Nord-Ouest du quartier, mais aussi sécuriser les traversées piétons et cyclistes, garantissant notamment les liens de Mivoie vers les transports en commun.

- Un éventuel réaménagement de la passerelle SNCF (élargissement nécessaire pour se croiser à vélo), pour rejoindre le Réseau Express Vélo Bruz et le futur trambus.
- La création de parcours piétons et cycles sur la façade Nord-Est du quartier, pour rejoindre la passerelle de la RD837, permettant de rejoindre les arrêts de bus existants.
- Le raccordement au Sud-Est au Réseau Express Vélo vers Chartres-de-Bretagne, avec la traversée déjà aménagée du giratoire de la Croix-aux-Potiers.

UN RENFORCEMENT DE LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

Considérant les horaires décalés de beaucoup de salariés sur un site de production industrielle comme la Janais, ainsi que les parcours domicile-travail allongés par l'implantation des salariés dans des zones rurales, le recours aux transports en commun ou aux mobilités actives n'est pas toujours possible.

Pour limiter le recours à la voiture individuelle, le projet propose de renforcer la pratique du covoiturage, à travers notamment des plateformes facilitant les échanges entre salariés, ou encore des places de stationnements dédiées au plus proche des entreprises.

UNE MUTUALISATION DES STATIONNEMENTS A L'ECHELLE DE MACRO-LOTS

Le projet a établi une stratégie de mutualisation et d'externalisation de la parcelle privée de certaines fonctions, dont celle du stationnement des salariés.

Cela se traduit par des réserves d'emprise sur le quartier accueillant des parkings groupés. Ces poches sont réparties équitablement sur le quartier et sont situées à moins de 10 minutes à pied des entreprises qu'elles desservent. Des aménagements seront prévus pour la continuité piétonne entre ces parkings et les unités de production, et pour garantir une accessibilité rapide, directe et agréable. Elles sont dimensionnées pour répondre aux besoins des entreprises, évalués en fonction du nombre d'emplois estimé par parcelle.

Les stationnements des entreprises seront donc séparés de leurs parcelles, dédiées à la production industrielle, mais le montage de ces parkings mutualisés reste à définir, entre une gestion publique ou un opérateur privé.

Des stationnements dédiés aux Personnes à Mobilité Réduite ou au covoiturage pourront toutefois être réalisées au plus proche des entreprises, afin de favoriser cette mobilité alternative.

Avec le développement du site, l'évolution des profils d'actifs et les changements de pratiques engagés dans le cadre du projet, on peut imaginer un plus grand report modal vers les transports en commun ou d'autres mobilités alternatives. Un parking silo en entrée de quartier pourrait être envisagé pour aller encore plus loin dans la logique de mutualisation, moyennant des propositions pour raccorder ce parking aux entreprises (navette autonome, vélos en libre-service ...). Les parkings mutualisés peuvent alors muter et devenir de nouvelles réserves foncières sur le long terme pour accueillir de nouvelles activités de production industrielle. Les parkings mutualisés sont ainsi dimensionnés pour pouvoir facilement muter et proposer des surfaces en adéquation avec les besoins des entreprises.

D) DES POLARITES SERVICIELLES POUR LE QUARTIER

Pour activer et faire vivre le quartier, le projet propose de mettre en place des polarités qui seront autant de secteurs potentiels dédiés aux programmations servicielles.

Cette programmation s'appuie et prend en considération les opportunités ou les projets déjà en cours comme le projet Hall U Need (loisirs et restauration), la salle d'escalade, la programmation de service et de restauration liée au Bâtiment 78 ... et elle intègre les conclusions de l'étude de programmation menée par le bureau d'études LA! (Lestoux et Associés).

UNE REPARTITION DES POLARITES SUR LE QUARTIER

Le positionnement des polarités a été réfléchi pour répondre aux enjeux d'accessibilité pour les usagers du quartier de La Janais et des quartiers alentours, aux enjeux de visibilité et d'attractivité pour le quartier, aux enjeux de qualité urbaine, en adossant les programmations à des espaces verts et des espaces publics de qualité, et enfin aux enjeux de proximité pour faire quartier aussi à l'échelle de secteur dans un rayon de 10-15min à pied, en réponse à la configuration du site qui s'étend sur plus de 200 hectares.

Le projet propose donc 4 polarités à l'échelle du quartier de La Janais, qui ont des emprises variées, des vocations et des caractéristiques spécifiques, liées aux besoins du quartier : autour du bâtiment 78, du bâtiment 34, de l'entrée Nord-Est et de la Calvenais, et enfin, une éventuelle polarité complémentaire au Sud.

E) RENFORCEMENT DE LA TRAME VERTE

Le site s'appuie sur une trame verte existante composée de reliquats de la trame bocagère initiale, aujourd'hui renforcée par le développement d'une végétation spontanée dans les espaces délaissés de l'usage industriel. L'exploitation des espaces durant des années pour le stockage des véhicules a contraint l'expression des espaces naturels sur les franges extérieures du site. Les différents découpages parcellaires ont néanmoins permis de conserver une certaine identité bocagère. L'abandon des espaces de stockages de véhicules a fait apparaître une trame de végétation venant coloniser les espaces de stationnements avec des essences pionnières (bouleaux, genêts, saules, ajoncs, ...).

Aujourd'hui l'enjeu de renaturation du site est majeur dans la transformation des espaces et la résilience du quartier. L'aménagement du site doit permettre de renforcer la trame verte existante par un travail de composition.

DESIMPERMEABILISER LES SOLS

Une grande partie des sols sont imperméabilisés avec des surfaces en enrobé, de stationnements en bicouche. La transformation du site passe par l'usage de revêtements perméables pour favoriser les infiltrations.

OFFRIR UN CADRE AGREABLE POUR LES MODES ACTIFS

Le réseau de modes actifs est développé au sein de la trame verte qui participera à la sérénité des déplacements doux. Les arbres produiront un ombrage propice aux déplacements dans un cadre agréable. Les noues et banquettes plantées participent à la sécurisation des déplacements doux en dissociant les flux.

REDUIRE LES ILOTS DE CHALEUR

L'accompagnement végétal des constructions et voiries permettra de créer des espaces ombragés par la plantation d'arbres. Les couvertures végétales seront développées et traitées de façon différenciées pour conserver une approche naturelle garante de l'équilibre des températures.

CREER DES RESERVOIRS DE BIODIVERSITE

Les différentes strates de plantations du site seront développées en accompagnement des trames viaires et bâties. Le choix de la composition paysagère et de son mode de gestion sera en harmonie avec le site environnant permettant d'accueillir et préserver la faune et la flore locale. Les réservoirs de biodiversité créés s'appuieront sur la trame existante pour assurer la communication avec ces espaces. Par le développement d'une gestion hydraulique de surface les milieux humides seront connectés et permettront le déplacement des habitants entre ces sites. Le développement des réseaux de fourrés et haies bocagères permettra aux insectes et petite faune de s'abriter et se déplacer au travers du site. Le développement des prairies calcicoles participera à cet écosystème en abritant des insectes et en alimentant ainsi la faune environnante.

UNE TRAME VERTE PORTEE PAR LES ESPACES PUBLICS

La traduction de ces enjeux dans le projet d'aménagement est principalement portée par les espaces publics qui pourront renforcer les continuités écologiques existantes et être support d'usages et de gestion des eaux pluviales

Les espaces réservés pour le développement de la trame verte pourront aussi servir comme support des usages connexes aux activités du site. Ils pourront servir pour la restauration sur la pause méridienne avec le développement d'espaces de pique-nique, de food-trucks, mais aussi des espaces de détente ou d'usages sportifs.

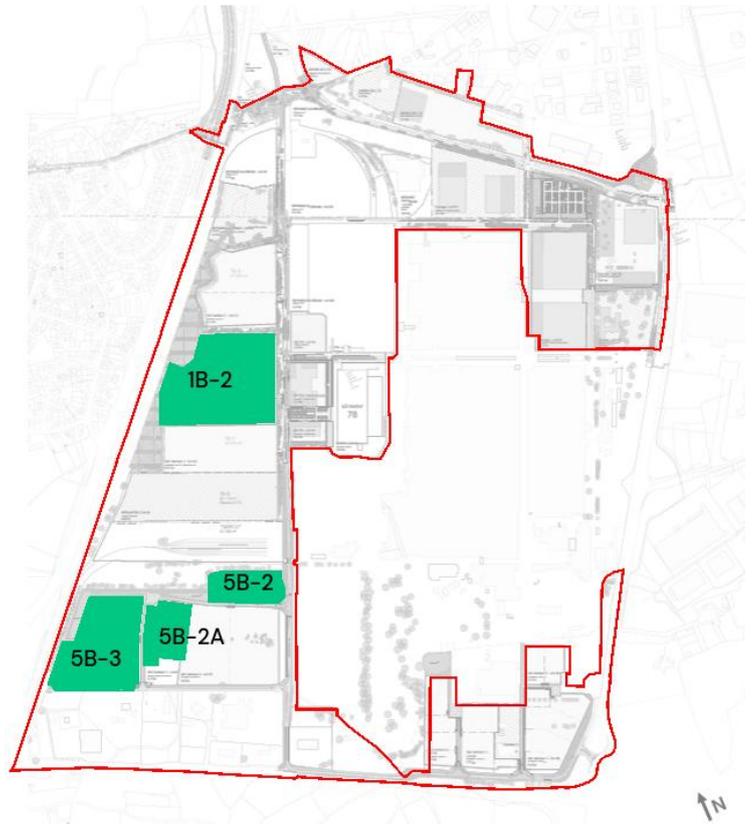
Les espaces privés pourront compléter la trame verte publique avec des espaces verts dans les lots privés, renforcer l'intérêt écologique et paysager avec des espaces verts en « pas japonais », et améliorer le confort d'usage et visuel au sein des lots avec des espaces verts de proximité

4. LE PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION

La programmation envisagée de la ZAC est à destination principale d'activités industrielles, en prolongement de la programmation existante sur ce quartier.

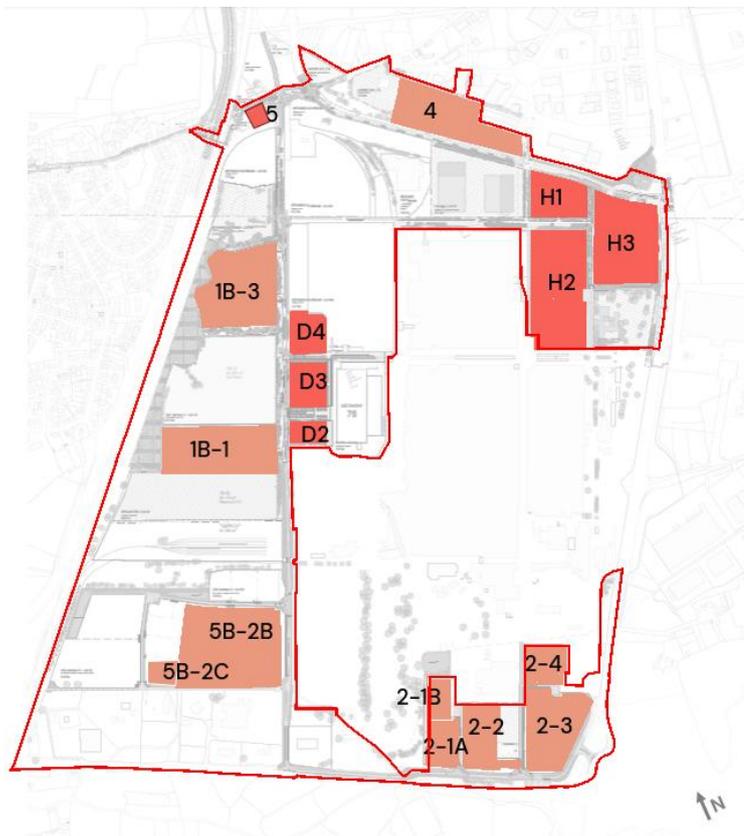
LOTS DEJA COMMERCIALISES OU EN COURS

Dans cette programmation globale et dans le cadre de la ZAC initiale, plusieurs lots sont déjà commercialisés ou en cours de commercialisation.



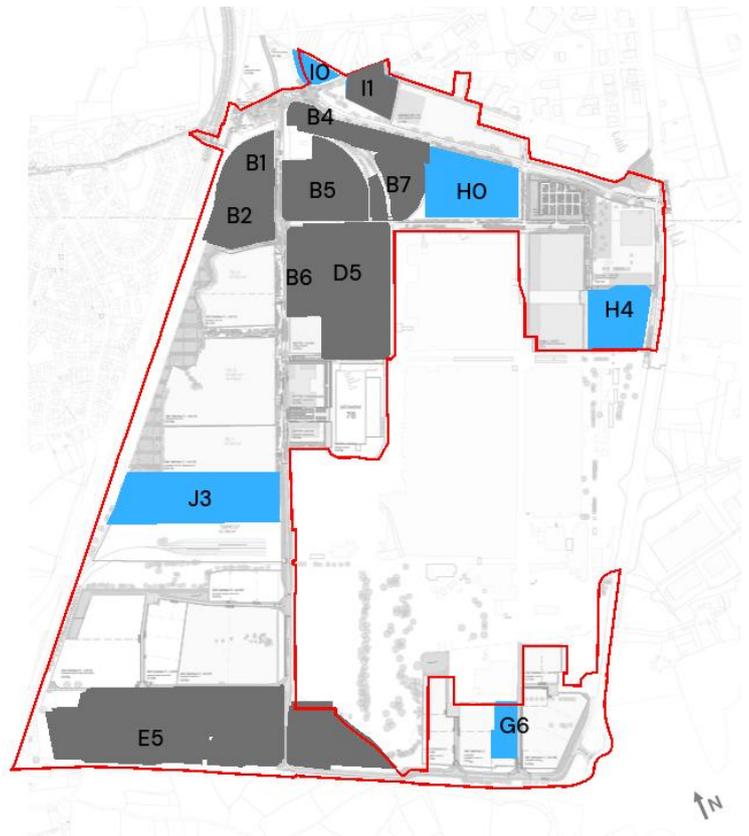
LOTS DISPONIBLES POUR L'ACCUEIL D'ACTIVITES

Cette programmation existante ou en cours de création est complétée, à travers les lots libres prévus dans la ZAC initiale, et à travers les nouveaux lots prévus avec l'extension de la ZAC, par une programmation sur des lots disponibles pour l'accueil d'activités industrielles. Ils peuvent être soit déjà desservis par des aménagements déjà réalisés (rouge clair) ou desservis par des aménagements prévus dans le cadre d'un nouvel AVP en cours.



DES POTENTIELS DE DENSIFICATION ET DE MUTATION

La programmation prévisionnelle anticipe par ailleurs les potentiels de mutation (futures cessions foncières éventuelles en bleu) et les potentiels de densification des entreprises en place (en gris), en prévoyant une programmation supplémentaire pour ces transformations à venir.



UNE PROGRAMMATION SERVICIELLE ET TECHNO-TERTIAIRE

En complément de cette programmation industrielle, la ZAC prévoit une programmation de services autour des polarités servicielles identifiées (en violet) (bat34, Calvenais, entrée Nord-Ouest) et pour répondre aux besoins du quartier industriel, et une programmation techno-tertiaire (en rose) sur le secteur du bâtiment 78.



LE PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER DANS LA ZAC

Le programme global prévisionnel des constructions prévoit un **total** d'environ **450 000 m²** de surface de plancher supplémentaire répartis sur environ **105 ha de lots, avec :**

- De l'ordre de **410 000 m²** de surface nouvelle de plancher pour l'accueil **d'activités industrielles**, sur environ **98 ha de lots**
- De l'ordre de **39 000 m²** de surface de plancher pour l'accueil **d'activités tertiaires ou de service** sur environ **9 ha de lots**

La répartition des surfaces de planchers affectés aux différentes destinations et activités pourront être amenés à évoluer.

5. LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

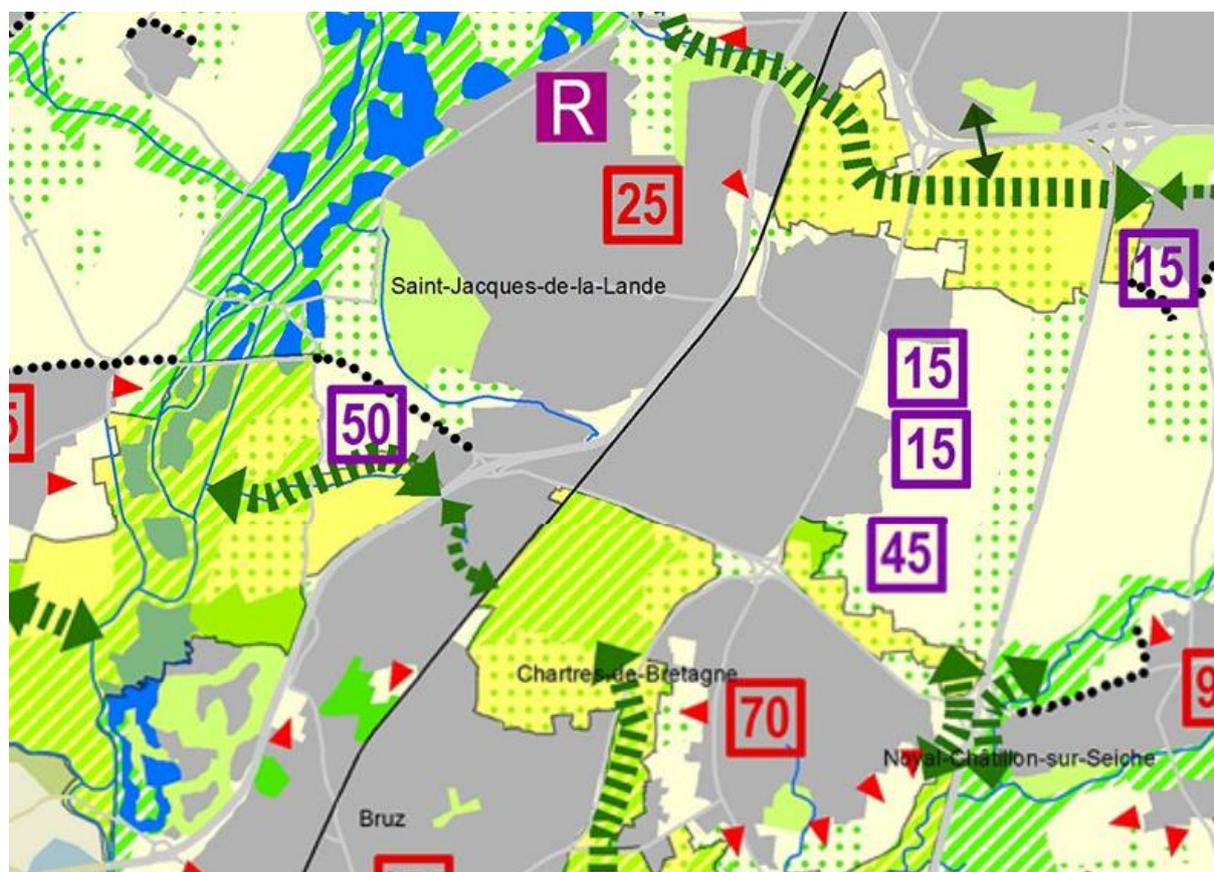
A) AU REGARD DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Le Schéma de Cohérence Territoriale est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale à l'échelle d'un « bassin de vie ». Il encadre la planification locale et met en cohérence, sur un territoire pertinent et sur la base d'un projet d'aménagement et de développement durables, l'ensemble des politiques sectorielles menées sur le territoire (habitat, déplacements, développement commercial, protection de l'environnement, organisation de l'espace, développement économique...).

En fixant à moyen-long terme des orientations générales en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le SCoT définit l'évolution d'un territoire à horizon 15-20 ans.

Il est établi à l'échelle du Pays de Rennes et a été approuvé le 22 mai 2015. Il a fait l'objet de 2 modifications. Il fait actuellement l'objet d'une procédure de modification n°3, de modification simplifiée n°1 et de révision.

Extrait du SCOT du Pays de Rennes en vigueur



Préserver la grande armature écologique

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

Favoriser la fonctionnalité écologique

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

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

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

Assurer le développement urbain en économisant l'espace

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

Infrastructures à réaliser

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

Hors Pays de Rennes source : IGN ED/Cartho 2017

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

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCOT exprime, dans le respect des principes de développement durable, le projet politique concernant le territoire. Il appartient ainsi au PADD de fixer les objectifs des différentes politiques publiques à moyen-long terme.

Au sein du PADD du SCOT du Pays de Rennes, un objectif général pour le développement des activités et de l'emploi est inscrit, dans lequel s'intègre pleinement le projet de d'évolution de la ZAC La Janais.

ÉTABLIR DES CONDITIONS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ET DE L'EMPLOI



Plus précisément, le projet d'évolution de la ZAC La Janais s'inscrit dans plusieurs objectifs en proposant un renouvellement urbain structurant qui permet l'accueil de nouvelles entreprises sur le territoire et le développement de filières d'avenir autour des thématiques de mobilités décarbonées et de construction décarbonée. :

- Favoriser le renouvellement du tissu productif en améliorant la performance et la compétitivité de l'économie du pays de Rennes
- Conforter et favoriser la mutation des filières économiques traditionnelles et conforter les filières d'excellence
- Consolider par l'armature urbaine un réseau de zones d'activités cohérent, adapté aux besoins des entreprises, tout en ayant le soin de maîtriser la consommation de l'espace

Le projet de La Janais, en travaillant les interfaces avec les quartiers alentours, et notamment Mivoie, La Touche Tizon, l'Aéroport et Ker Lann, vise justement à favoriser les interactions et les échanges entre les entreprises et à s'intégrer dans une armature urbaine économique préexistante.

De plus, en travaillant sur des objectifs de réemploi des matériaux sur site, en étudiant les possibilités de réemploi via d'autres projets de la métropole ou via des plateformes du territoire, le projet de La Janais s'inscrit dans un autre objectif du PADD :

- **Appuyer le développement de l'économie circulaire dans le territoire**

La stratégie d'optimisation foncière du projet, à travers une mutualisation des fonctions de stationnements et de trame verte, répond à l'objectif suivant :

- **Promouvoir une gestion durable des sites d'activités économiques**

La démarche de projet s'est appuyée sur une co-construction avec les acteurs du territoire concernés, et notamment les entreprises en place qui ont permis d'apporter des solutions aux plus proches des besoins constatés des entreprises. En offrant un foncier 100% capable, libre de contrainte pour l'implantation des entreprises, en proposant des lots souples et adaptables (lots de grandes dimensions possiblement sous-découplables), le projet répond à d'autres objectifs du PADD :

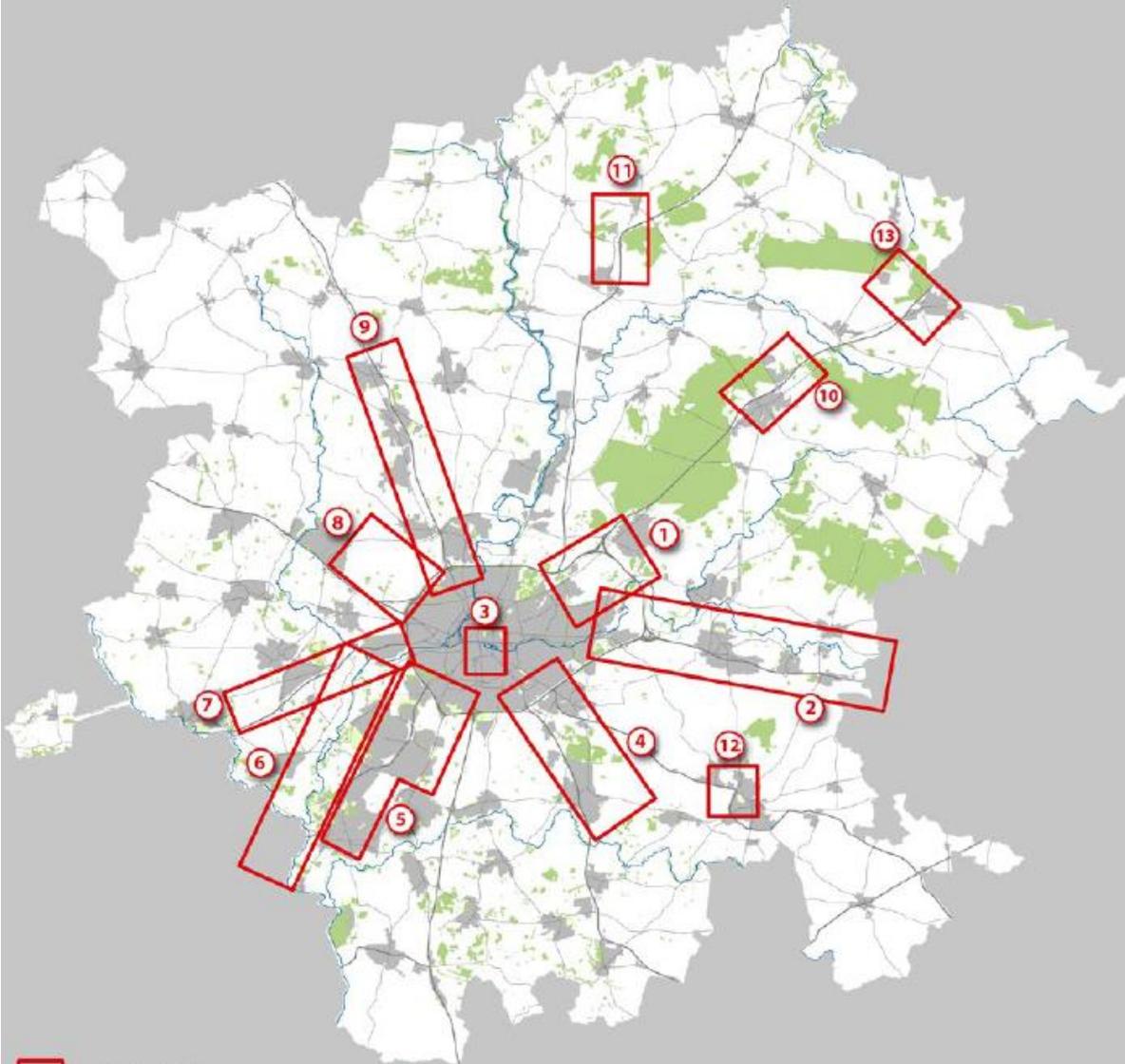
- **Offrir un foncier en lien avec l'armature urbaine et la demande des entreprises**
- **Conforter l'offre pour l'accueil d'activités productives**
- **Maintenir la dynamique des zones existantes et éviter leur vieillissement et une délocalisation des entreprises qui amènerait à de nouvelles consommations foncières**

Sur la stratégie de mobilités, le projet, en permettant une greffe du quartier sur les grands axes de transports existants ou en projet autour du site, permet de proposer des alternatives à la voiture individuelle et s'inscrit dans l'objectif du PADD suivant :

- **Connecter les activités aux axes stratégiques**

Le SCoT du Pays de Rennes contient également un Document d'Orientations et d'Objectifs qui identifie le secteur de La Janais au sein d'un des 12 sites stratégiques d'aménagement :

Sites stratégiques d'aménagement



 13 sites stratégiques

 1 Le projet Via Silva

 2 L'axe Paris-Rennes

 3 Le projet EuroRennes

 4 Portes du Bois de Soevres

 5 Ker Lann/La Janais

 6 Vallée de la Vilaine aval

 7 Porte de Lorient

 8 Porte de Brest

 9 Route de Saint-Malo

 10 Porte des Forêts

 11 Ecoparc de Haute Bretagne

 12 Coteaux de l'Yaigne

 13 Porte du Cormier

Source : IGM, bidartex®, bidopa®, AUDIAR

0 1 5 km



3.5 Ker Lann / La Janais

Un grand pôle métropolitain d'excellence économique

Positionné à la confluence des grands axes de déplacements routiers, ferré et aérien, ce site bénéficie d'une des plus fortes dynamiques de développement de ces 20 dernières années (communes de Bruz, Chartres-de-Bretagne et Saint-Jacques-de-la-Lande, Noyal-Châtillon-sur-Seiche). Il accueille quelques grands équipements d'agglomération dont le Parc des Expositions, le campus universitaire de Rennes Atalante Ker Lann et l'aéroport de Rennes-Saint-Jacques. Il est aussi le lieu d'implantation de nombreuses activités économiques dont le pôle automobile de La Janais. Il est également très attractif en matière d'habitat, de commerces et d'équipements.

Ce secteur a fait l'objet d'études qui ont permis de définir des secteurs opérationnels d'aménagement avec une programmation notamment résidentielle (Ker Lann, gare de Bruz, Vert Buisson), touristique et de loisirs (voir site Vilaine Aval). La poursuite des aménagements sur ce secteur devra répondre à court terme aux enjeux liés au maintien des emplois et l'accueil d'activités nouvelles, notamment par la réindustrialisation du site de la Janais et la création de nouvelles zones d'activités économiques.

A travers la démarche de renouvellement urbain pour l'accueil de nouvelles entreprises sur le site de La Janais, le projet répond à l'objectif de création et de maintien des emplois sur le territoire.

B) AU REGARD DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) est un document stratégique et réglementaire. Il est unique pour l'ensemble du territoire des communes de la métropole et rassemble les 43 projets urbains communaux. Il exprime le projet politique du territoire partagé par les communes de Rennes Métropole. Ce document de planification urbaine vise à définir les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme de la métropole et en fixe le cadre d'évolution à l'horizon 2035. Il détermine les règles précises d'utilisation des sols à partir desquelles les maires délivreront les permis de construire et autres autorisations du droit des Sols.

Le PLUI de Rennes Métropole a été approuvé le 19 décembre 2019 et a fait l'objet d'une modification n°1. Une procédure pour une modification n°2 est en cours.

Au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le projet de La Janais s'inscrit dans les objectifs suivants :

- Orientation 2.2 : **Développer les capacités industrielles de production** et de logistique en renouvelant les sites industriels historiques
- Orientation 4.3 : **Structurer** le développement du territoire par une **intensification urbaine** permettant de limiter l'étalement urbain et de préserver les espaces agricoles et naturels et les ressources du sous-sol qui constituent l'armature écologique du territoire
- Orientation 5.1 : renforcer et garantir l'articulation entre le développement urbain et **l'offre de transport en commun**
- Orientation 5.2 : Favoriser le développement des **mobilités actives et des transports en commun**, en optimisant les infrastructures et les réseaux en place et réduire l'usage solo de la voiture en impulsant et accompagnant les changements de comportements
- Orientation 5.5 : Favoriser **l'intermodalité** des différents modes déplacement
- Orientation 5.6 : Favoriser le **maillage de modes actifs** au sein des espaces urbanisés

- Orientation 7.5 : Favoriser les usages de **loisirs verts** dans les espaces naturels par le développement de cheminements (appropriation des paysages)
- Orientation 8.8 : Valoriser des espaces de **ressourcement**, en favorisant les lieux de rencontre et de convivialité
- Orientation 9.1 : Concevoir les nouveaux aménagements en privilégiant une **conception d'ensemble**
- Orientation 9.2 : Intégrer l'adaptation au **changement climatique** pour chaque projet

Le PLUI de Rennes Métropole contient également une Orientation d'Aménagement et Programmation spécifique sur le secteur de la Janais. Elle définit 4 orientations majeures :

- Valorisation et restructuration du maillage
- Favoriser les mobilités décarbonées
- Retrouver la place de la nature
- Qualité architecturale et paysagère

Le projet d'évolution de la ZAC La Janais, et le parti d'aménagement retenu, s'inscrivent pleinement dans ces objectifs.

A travers la requalification des rues Pierre et Marie Curie et des Creuses, et la création d'un nouvel accès depuis la rue André Léo, le projet répond à l'objectif de restructuration du maillage.

En développant des espaces publics naturels conséquents, au sein desquels des espaces sécurisés seront dédiés aux modes doux, le projet est justifié au regard des orientations 2 et 3.

C) AU REGARD DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification définissant la stratégie de mobilité de la métropole. Il vise à définir, dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM, anciennement appelé Périmètre des Transports Urbains), les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des différents modes de déplacements.

Il a été approuvé en 2019 et vise 4 grandes priorités :

- Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation de tous (répartition modale, développer le covoiturage changer le comportement en développant un offre multi-services adaptées aux besoins...)
- Garantir une mobilité pour tous en contribuant à l'amélioration de la santé publique
- Hiérarchiser et territorialiser les modes de déplacements selon la zone de pertinence de leurs usages (développer la mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture...)
- Renforcer l'intermodalité à l'échelle du bassin de vie rennais par l'émergence d'une culture partagée de la mobilité entre acteurs du territoire.

Le projet de La Janais, en développant un maillage fin de pistes cyclables et de cheminements piétons pour les modes doux, connecté aux réseaux existants du territoire (REV), en proposant une offre de mutualisation des stationnements pour encourager à un report modal, en proposant la mise en place d'une programmation servicielle liée à la mobilité, en encourageant le recours au covoiturage, en travaillant les accroches du quartier aux différents arrêts de transports en commun ... répond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbain de Rennes Métropole

D) AU REGARD DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL OU URBAIN

UN SITE DEJA BIEN DESSERVI

Le site de La Janais se trouve au cœur d'un archipel de zones d'activités économiques (Mivoie, Touche Tizon, Haie des Coignets, Airlande ...), de grands équipements (aéroport, campus KerLann, parc des expositions), et de polarités urbaines (centre-ville de St-Jacques-de-la-Lande et de Chartres-de-Bretagne).

Le projet de La Janais s'intègre dans un contexte urbain déjà développé, ce qui lui permet de bénéficier d'une desserte fine au sein du territoire. Le quartier, situé au cœur du quadrant Sud-Ouest de la Métropole, est desservi par des pénétrantes structurantes, multipliant l'accessibilité territoriale, au carrefour des RD177, RD837 et RD34.

Le projet propose de valoriser cette desserte et ces synergies/connexions par l'aménagement et la programmation du nouveau quartier, en s'appuyant sur une forte attractivité liée aux équipements et zones d'activités voisines.

UN SITE DEJA BIEN ACCESSIBLE

L'accessibilité viaire de La Janais est déjà développée à travers 4 grandes entrées de quartier (rond-point de la croix-aux-potiers, carrefour André Léo et RD837, entrée historique de Stellantis sur la RD837, et entrée au niveau de la Calvenais). Le projet s'appuie sur cette accessibilité existante et la renforce avec la création d'un nouvel accès au niveau de la rue Emile Souvestre.

UN SITE DEJA BIEN STRUCTURE

L'héritage de la trame orthogonale du site (rues, haies, implantation des bâtiments, organisation des stationnements, orientation des sheds) dessine naturellement des épaisseurs d'ilots. Le projet du nouveau quartier de La Janais s'appuie et renforce cette trame urbaine et paysagère préexistante.

UN SITE DEJA ARTIFICIALISE

Le site de La Janais présente des surfaces d'enrobés importantes du fait du stockage des véhicules de Stellantis. Aujourd'hui, les espaces bitumés ou bâtis représentent 80% du site. Le projet optimise cette artificialisation des sols en accueillant plus d'entreprises sur le site, et vise à désimperméabiliser un maximum les sols grâce au renforcement de la trame verte.