

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	3
REMERCIEMENT	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
Partie I : La commune d'Acigné.....	8
1 Une commune au cœur de l'Ille et Vilaine.....	8
1.1 Une commune de la couronne périurbaine de Rennes.....	8
1.2 ...Mais à dominante rurale.....	9
1.3 Qui reste accessible	11
1.4 Le projet ViaSilva 2040.....	11
1.5 Historique d'Acigné.....	11
2 Une commune peu peuplée mais dynamique	13
2.1 Une population en constante augmentation.....	13
2.2 ...Mais qui vieillit	14
2.3 Avec une diminution du solde migratoire	15
Partie II : Etat des lieux et diagnostic	17
1 Le parc de logements	17
1.1 Les types de logements.....	17
1.2 Un marché de l'immobilier sous tension.....	18
1.3 Les logements sociaux	18
1.4 Le point mort	18
2 Les équipements	20
2.1 Quels équipements sur la commune	20
2.2 Quels besoins en équipements ?.....	21
3 Les déplacements.....	22
3.1 Le réseau viaire	22
3.2 Le réseau ferroviaire	22
3.3 Le réseau de bus	23

3.4	Les déplacements doux	24
Partie III : Présentation du projet.....		25
1	Le site	25
1.1	Le choix du site.....	25
3.2	Etat actuel du site	26
2	Les alentours du site	27
2.1	La Z.A.C du Champ du Botrel	27
2.2	La zone protégée	28
3	La réglementation d'une Z.A.C.....	30
4	Les objectifs et les enjeux	30
Partie IV : Propositions d'aménagement		33
1	Les voiries	33
2	La coulée verte	34
2.1	Intérêts.....	34
2.2	Constitution de la coulée verte.....	35
3	Les logements.....	36
3.1	Le cadastre	36
3.2	Le programme de logements.....	37
3.3	Architecture des bâtiments	38
4	Transports	38
CONCLUSION		41
BIBLIOGRAPHIE.....		42
INDEX DES SIGLES.....		43
ANNEXES		44
TABLE DES MATIERES		45

INTRODUCTION

Ce projet individuel, réalisé dans le cadre de la première année du cycle ingénieur dans le département Aménagement de l'école polytechnique de l'université de Tours, est consacré à la réalisation d'une Z.A.C (Zone d'Aménagement Concerté) sur la commune d'Acigné (35). Les Z.A.C qui se sont substituées aux Z.U.P (Zones à Urbaniser en Priorité) sont des zones géographiques administrées par une personne publique ou une collectivité ayant pour but d'y réaliser des constructions ou des équipements collectifs. Dans le cadre de mon projet, l'opération sera à vocation résidentielle.

La commune d'Acigné, de par sa proximité avec la ville de Rennes doit faire face, depuis les années 1970, à une demande continue et soutenue de logements pour répondre à la croissance démographique du pays de Rennes. Intégré dans la communauté d'agglomération Rennes Métropole, Acigné suit les objectifs du Scot entré en vigueur en mars 2008. Ce dernier et le PLH marquent l'importance de la création de logements dans les communes périurbaine et l'introduction d'une mixité sociale au sein de tous les nouveaux quartiers résidentielles mais en limitant au plus l'étalement urbain.

Depuis le 24 juin 2013, le PLU (Plan Local d'Urbanisme) a été approuvé par le Conseil Municipal d'Acigné. Il définit la destination générale des sols et l'évolution future de la collectivité. Dans notre cas, il appuie sur les déplacements et l'environnement. Cela se traduit par des objectifs de mise en avant de l'accessibilité aux transports en commun, l'incitation aux déplacements doux et l'introduction de la nature dans la ville par le biais de la trame verte et bleue.

Le projet consistera donc dans la création d'une Z.A.C résidentielle limitant la consommation des terres agricoles et naturelles du territoire, respectueuse de l'environnement et proposant une offre de logements diverse et varié afin d'accueillir toutes les catégories d'habitants. A l'écoute des usagers, des élus et des différents documents d'urbanisme, et dans un objectif d'optimisation du site, les propositions d'aménagement qui suivront le diagnostic porteront sur la création d'un quartier ouvert à son environnement, accessible par tous les moyens de transports et avec une capacité d'accueil variée.

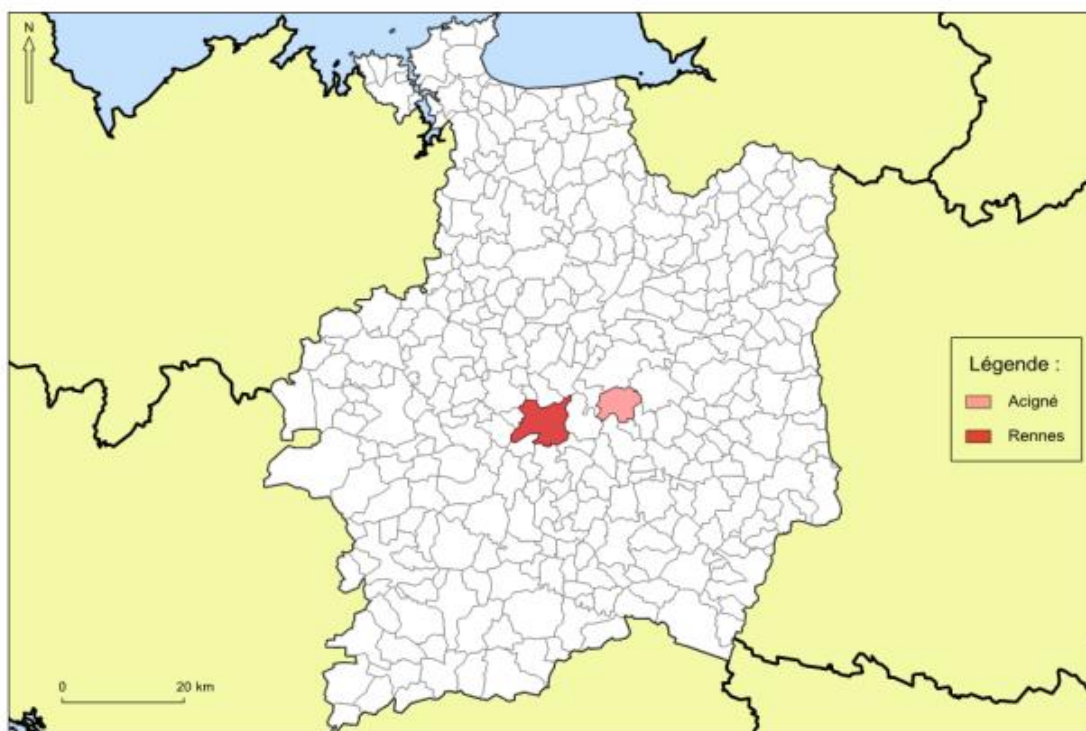
Partie I : La commune d'Acigné

1 Une commune au cœur de l'Ille et Vilaine

1.1 Une commune de la couronne périurbaine de Rennes...

La commune d'Acigné est située dans la région Bretagne, dans le département de l'Ille et Vilaine (35). Localisée à environ 10 km à l'Est de Rennes, Acigné appartient à la couronne périurbaine de l'agglomération rennaise et possède une population municipale de 6 167 habitants en 2011 (source : INSEE). Sa proximité de Rennes lui permet de bénéficier de l'influence de la capitale régionale et de ses 208 033 habitants (population en 2011, source : INSEE). L'aire urbaine rennaise est en 2010, la 10^{ème} aire urbaine de France avec 671 845 habitants.

Carte de localisation de la commune d'Acigné par rapport à Rennes



Carte réalisée avec Cartes & Données par QUELENNEC Tanguy - © Artique

La commune d'Acigné appartient à la communauté d'agglomération de Rennes Métropole. Dès 1970, Acigné faisait partie des 27 communes qui constituaient le district. En 2000, suite à la loi Chevènement, la communauté d'agglomération est créée. Aujourd'hui, elle compte 38 communes et possède

une population de 400 000 habitants avec une superficie de 60 755 hectares. Rennes Métropole connaît une attractivité importante, avec une des plus fortes progressions démographiques de France au niveau de l'aire urbaine notamment. De plus, sa localisation est idéale puisque les échanges entre la Bretagne et le reste de la France transit généralement par Rennes qui est le carrefour régional.

Carte de la communauté d'agglomération Rennes métropole



Source : mairie-le-verger.com

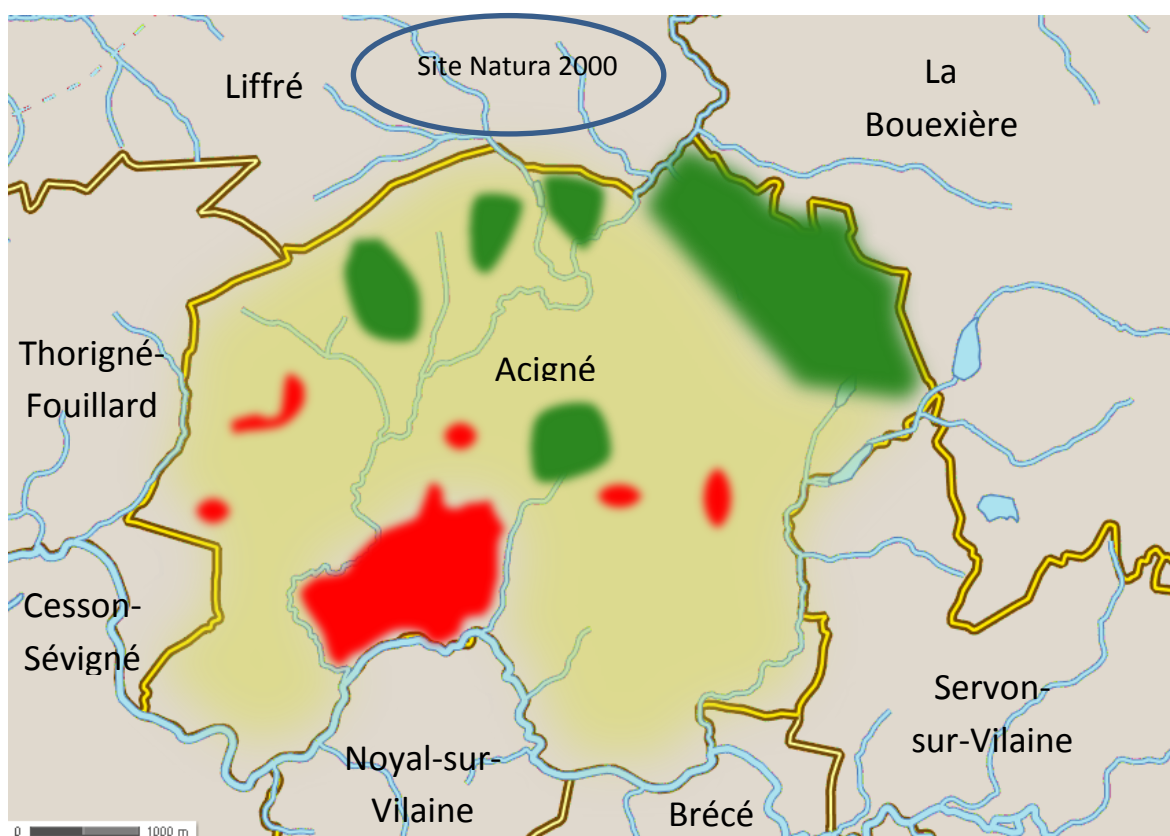
1.2 ...Mais à dominante rurale

Le territoire s'étend sur 2955 hectares, soit une densité moyenne de 208,7 habitants par km² en 2009. Il est majoritairement à caractère rurale puisqu'avec un tissu urbain de 200 hectares en 2009, c'est plus de 93% du territoire qui est consacré à l'agriculture et aux espaces naturels. La commune présente une topographie de plateau où les cultures occupent la partie haute du terrain alors que le bourg s'est développé sur la partie basse. C'est donc à

l'extrême Sud du territoire que ce dernier s'est construit, au confluent des deux rivières majeures traversant la commune, le Chevré et la Vilaine. L'importance du réseau hydrographique offre un paysage vallonné assez diversifié. Les limites administratives de la commune sont définies par les barrières naturelles présentes sur le territoire : la vilaine au Sud et les forêts de Liffre et du Chevré au Nord.

La commune bénéficie sur son territoire, avec la vallée de la Vilaine et les forêts du Chevré et de Liffre, d'espaces d'intérêts écologiques. Cet environnement est un réel atout en matière de biodiversité. La vallée du Chevré assure une liaison naturelle entre ces deux lieux. En effet, ces secteurs sont de véritables refuges pour la faune et la flore sauvage. On retrouve donc à Acigné plusieurs MNIE (Milieux Naturels d'Intérêt Ecologique), qui forme la base et structure la trame verte et bleue de la commune. De plus, pas loin de la moitié de la forêt de Rennes est classée en site Natura 2000. Elle s'étend principalement sur la commune de Liffre qui est limitrophe à la commune au Nord-Ouest du territoire.

Carte des unités paysagères d'Acigné



Source : géoportail.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC

 Zones urbanisées	 Zones naturelles
 Zones agricoles	 Limites administratives

Acigné est donc une commune rurale où l'agriculture occupe une place très importante. Mais c'est aussi un territoire naturel grâce à sa localisation. La confluence entre la Vilaine et le Chevré et la présence des forêts au Nord amènent la nature aux portes de la ville. Avec quinze MNIE localisés sur son territoire, Acigné est l'une des communes les plus riches de Rennes Métropole en termes de richesse écologique. Ces espaces sont à prendre en compte dans le développement communal et à protéger pour conserver la grande biodiversité actuellement présente sur le territoire. Le caractère rural d'Acigné n'en fait pas pour autant une commune isolée et difficile d'accès.

1.3 Qui reste accessible

Acigné est proche des grands axes de communication : l'autoroute A84 au Nord en direction de Caen et la RN 157 au Sud en direction de Paris. De plus, la création de la rocade Est et de l'échangeur de Tizé, a contribué à mieux desservir Acigné notamment pour accéder au Nord et à l'Ouest de la ville de Rennes. Le projet ViaSilva 2040 qui se dessine à Cesson-Sévigné rapprochera Acigné d'un pôle de centralité important.

1.4 Le projet ViaSilva 2040

Le projet ViaSilva 2040 est une opération d'envergure sur les trois villes de Rennes, Cesson-Sévigné et Thorigné-Fouillard. Ce projet s'étend sur une surface de près de 650 hectares et représente le dernier site non urbanisé à l'intérieur de la rocade rennaise, dans la continuité de la Technopole Rennes Atalante-Beaulieu (c'est le site d'implantation pour les entreprises du secteur des technologies de l'information et de la communication). Ce projet, labellisé « Ecocité » par l'Etat prévoit environ 40 000 habitants pour près de 25 000 emplois à l'horizon 2040. L'opération s'oriente selon trois grandes directives :

- La nature en ville
- Une synergie transport-urbanisme et développement durable
- L'intensité et la diversité de la ville

1.5 Historique d'Acigné

La présence de vestiges et d'objets datant de 3500 avant J.C. montre l'existence d'un village sur les terres acignolaises à cette époque. Le bourg est évangélisé au IV^{ème} siècle par Saint-Martin ou ses disciples. En 1010, le vicaire Rivallon, baron de Vitré, cède en fief le territoire d'Acigné à son

troisième fils. Le village est alors connu comme une paroisse et un bourg qui a su tirer profit de sa situation sur le grand chemin de Rennes, de l'attractivité commerciale de la capitale bretonne et de la présence de la Vilaine.

En 1610, Acigné devient le siège d'un marquisat, créé par Henri IV, qui comprenait 4 seigneuries dont celle d'Acigné. Le chef-lieu du marquisat était le château de la Motte, situé au bord de la Vilaine. Il ne reste rien aujourd'hui du château, mais il était implanté sur le site occupé aujourd'hui par la ferme de la Motte qui abrite aujourd'hui une base de loisirs.

Au XVème siècle, la population d'Acigné atteint presque 500 habitants. La Bretagne connaît alors une période de prospérité, c'est pourquoi une partie du patrimoine de la commune date de cette époque. On retrouve :

- La maison d'Acigné
- La maison des Chevaliers
- Le manoir des Bas Eures
- Le manoir de la Haut-Forge
- Le manoir de Hil
- Le manoir de la Ville Aubrée



Maison d'Acigné et manoir de la ville Aubrée

Source : topic.topos.com

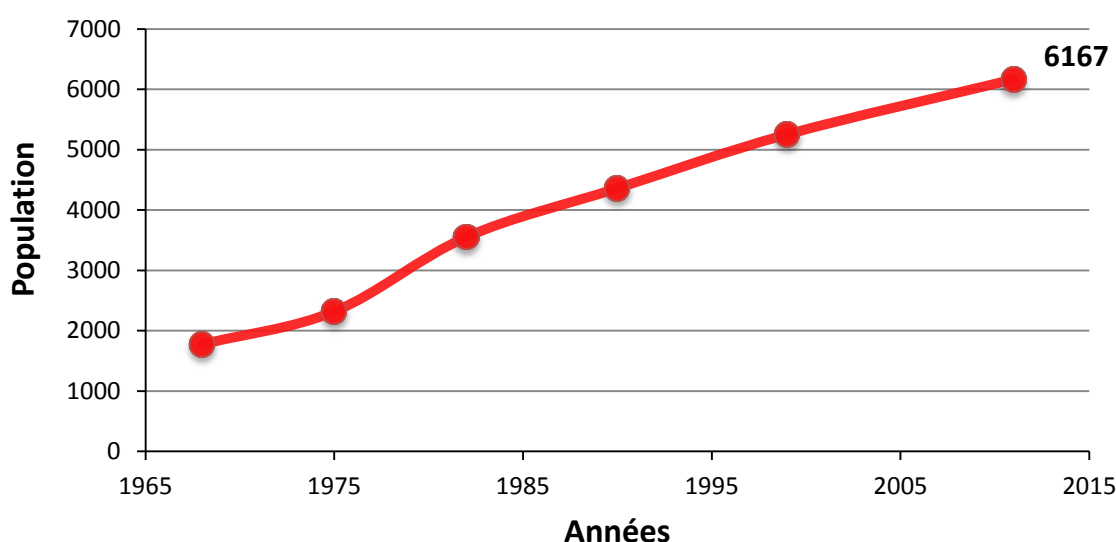
La commune, largement rurale, vit jusqu'au XIXème siècle, de l'élevage, du commerce du bois ou encore de la fabrication de cidre. C'est pourquoi, avec les révolutions industrielles, Acigné connaît une période de décroissance progressive de sa population. Les premiers grands aménagements de la commune datent de la fin du XIXème siècle, mais ce n'est qu'à partir des années 1970 que la commune entame sa croissance

qu'elle connaît encore aujourd'hui en s'appuyant sur le développement de l'agglomération rennaise.

2 Une commune peu peuplée mais dynamique

2.1 Une population en constante augmentation...

Evolution de la population municipale d'Acigné de 1968 à 2011



Source : INSEE

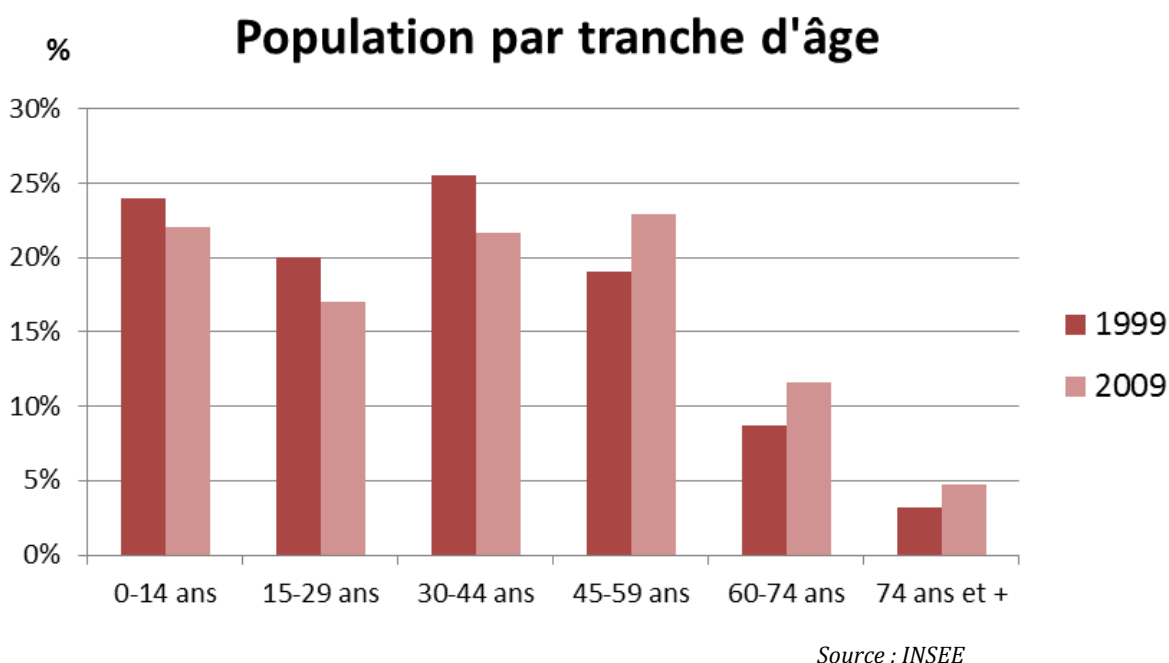
La population de la commune d'Acigné augmente de manière continue depuis 1968. Elle atteint, au recensement de 2011, selon l'INSEE, 6 167 habitants. En 43 ans, Acigné a enregistré un gain de population de près de 4 400 habitants, c'est-à-dire que sa population a été multipliée par plus de trois.

La commune a connue sur cette même période une mutation de son économie et notamment depuis 1990. Elle totalise 1 500 emplois dont plus de 600 créent ces 20 dernières années. Mais la reprise démographique observée depuis la fin des années 1960 s'explique principalement par la croissance de l'agglomération rennaise qui a gagné plus de 25 000 habitants entre 1968 et 2009. Acigné a su profiter du développement de Rennes pour se relancer démographiquement et économiquement par la proximité de Rennes Atlantique-Beaulieu. Depuis 1968, la commune gagne en moyenne plus de 100 habitants chaque année. Cette tendance démographique à la croissance

semble s'atténuer légèrement depuis 1982, mais permet toujours à Acigné d'évoluer et de se développer.

Cependant, on peut se demander quelle sera l'impact de « l'Ecocité » ViaSilva et son offre « d'habitat pour tous ». Celui-ci pourrait être négatif si l'offre du projet empiète sur celle des communes aux alentours. Dans ce cas l'évolution de l'opération se ferait au dépend des autres communes de l'agglomération. Mais, à l'inverse, l'impact pourrait aussi être positif en instaurant une nouvelle dynamique à la l'agglomération rennaise et relancer ainsi la croissance de cette dernière.

2.2 ...Mais qui vieillit



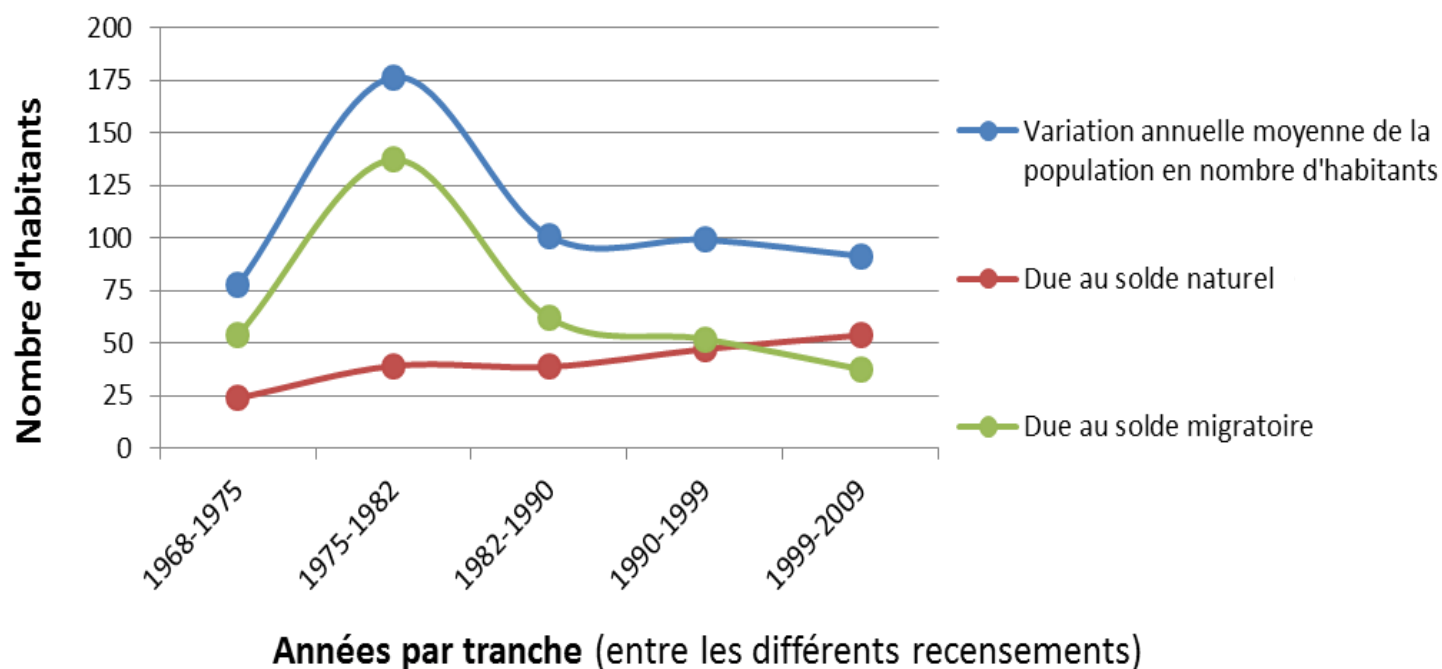
Comme le montre le graphique ci-dessus, la population acignolaise est jeune puisque seulement 12% de la population est âgée de plus de 60 ans en 1999. Cependant, on constate une augmentation des classes d'âges de plus de 45 ans alors que les autres classes, plus jeunes, diminuent. Le vieillissement de la population n'est pas propre à Acigné. Il peut s'étendre, aux communes de l'aire urbaine mais plus généralement à l'ensemble de la France et du monde. Cependant, la population d'Acigné reste jeune en comparaison des autres communes de Rennes Métropole. En effet, l'indice de jeunesse qui est la part des moins de 20 ans sur la part des plus de 60 ans, est supérieur à

Acigné (1,7) alors que dans les autres communes de l'agglomération en excluant Rennes (1,3).

Malgré un vieillissement de la population, la commune d'Acigné reste donc jeune et dynamique en comparaison des autres communes de l'agglomération.

2.3 Avec une diminution du solde migratoire

Indicateurs démographiques



Source : INSEE

Depuis sa reprise démographique, en 1968, la commune d'Acigné s'est beaucoup appuyée sur la croissance et la proximité de Rennes pour se développer. C'est pourquoi, les variations de population sont principalement dues à l'arrivée de nouveaux habitants sur la commune : plus de 75% du gain de population est due au solde migratoire entre 1975 et 1982). Mais, au cours du temps, l'influence de l'arrivée de nouveaux ménages diminue au point que depuis les années 2000, l'augmentation de la population repose davantage sur le solde naturel. C'est une tendance qui était prévisible depuis les années

1980. En effet, une fois installés, les jeunes ménages ont pu fonder ou agrandir leur famille, ce qui explique l'augmentation du solde migratoire peu de temps après le pic d'arrivées sur le sol d'Acigné.

Partie II : Etat des lieux et diagnostic

1 Le parc de logements

Le parc de logements de la commune comptait, en 2009, 2498 unités. Ce sont en très large majorité (98%) des résidences principales. Il y a peu de résidences secondaires puisque Acigné est une commune périurbaine et la région rennaise n'est pas considérée comme touristique.

1.1 Les types de logements

Nombre de logements par type en 1999 et en 2009

	1999	%	2009	%
Ensemble	1850		2498	
Maisons	1528	82,6%	1806	72,3%
Appartements	296	16,0%	688	27,5%

Source : INSEE

Le type de logement à Acigné correspond majoritairement à de l'habitat individuel, ce qui s'accorde bien avec les caractéristiques du modèle périurbain. Cependant on constate depuis 1999 une augmentation importante de la part des appartements sur l'ensemble du parc de logements (16% en 1999 pour 27,5% en 2009). Cette politique de densification favorisant les habitats collectifs n'est pas uniquement propre à la commune mais bien un phénomène nationale dans l'optique de limiter l'étalement urbain. Cela s'accorde aussi avec les objectifs de la commune qui cherche à maîtriser le développement urbain et limiter la consommation de foncier en associant des extensions urbaines à densité relativement élevée et des projets de renouvellement urbain dans le centre-ville. C'est pourquoi la densité

augmente parallèlement à la population (177,8 Hab/km² en 1999 et 208,7 Hab/km² en 2009).

1.2 Un marché de l'immobilier sous tension

Avec 89 logements vacants en 2009, ce qui représente environ 3,6% du parc de logements, Acigné possède un taux de vacance très faible. Mais un taux aussi peu élevé n'est le reflet d'un marché fleurissant. En effet, il est admis qu'un taux d'au moins 5% est nécessaire au bon fonctionnement du marché. Ce seuil minimum est nécessaire pour permettre la fluidité des changements de résidence, et l'entretien du parc de logements. Cette vacance est donc utile et est souvent plus forte dans les villes où le marché est actif, et la durée moyenne d'occupation est moins élevée. Le taux de vacance faible d'Acigné indique donc une certaine tension du marché du logement. Le taux de vacance sur la commune augmente depuis 1990, mais cette hausse est trop peu significative pour parler d'un desserrement du marché.

1.3 Les logements sociaux

Au 1er Janvier 2012, avec 370 logements sociaux, la commune dispose d'un parc bien pourvu, soit 15% environ de logements sociaux dans le parc de résidences principales. La place de ces logements est de plus en plus importante au sein du parc de la commune puisqu'en 1999, les logements représentaient 10,2% du parc et 12,8% en 2009 avec 307 logements sociaux. C'est donc 63 logements sociaux qui ont été construits à Acigné en 3 ans, soit une moyenne de 20 logements par an environ. Cela montre que depuis peu, la commune cherche à alimenter son parc de logements sociaux afin de se rapprocher de l'objectif de 20% définis par la loi SRU (2000) mais aussi pour proposer une gamme plus large d'habitats dans ses projets et ainsi favoriser la mixité sociale. L'offre en logement social est assez diversifiée mais plutôt axée vers de grands logements (37% de T4 ou plus). C'est un parc avant tout de collectifs (90% du parc social).

1.4 Le point mort

La notion de « point mort » mesure le nombre de logements nécessaires au maintien de la démographie (sans croissance ni pertes). Il

prend en compte le desserrement des ménages, le renouvellement urbain et les variations des résidences secondaires et des logements vacants.

Le desserrement des ménages correspond à la diminution de la taille moyenne des ménages. A Acigné, la taille moyenne des ménages est passée de 3,36 à 2,72 entre 1982 et 2009. Cette chute du nombre d'occupants par résidence principale est engendrée par les séparations de couple, l'augmentation du nombre de familles monoparentales, l'indépendance des jeunes quittant le domicile familiale et au vieillissement de la population. Cela conduit à une augmentation du nombre de ménage et à un accroissement des besoins en logements. Par exemple, la commune comptait 2 291 ménages en 2007, soit deux fois plus qu'en 1982, pourtant la population n'a pas été doublée.

Tableau de calcul du point mort entre 1999 et 2009

Années	1999	2009
Population		
Population des ménages	5254	6167
Tailles des ménages	2,92	2,72
Caractéristiques du parc de logements		
Résidences principales	1778	617 2395
Résidences secondaires	17	-4 13
Logements vacants	55	34 89
Nombre total de logements	1850	648 2498
Construction		
Total de logements commencés (A)		611
Utilisation de la construction		
Renouvellement du parc (B)		37
Variation des résidences secondaires et des logements vacants (C)		30
Logements de compensation de la variation de la taille des ménages (D)		154
Logements nécessaires au maintien de la population (E=B+C+D)		221
Logements utiles à l'accueil de la population (F=A-E)		390

Source : INSEE

L'étude du « point mort » montre qu'entre 1999 et 2009, 221 logements ont été nécessaires au maintien de la population, soit environ 22 logements par années sur cette période. Il compense notamment le phénomène de desserrement des ménages et de décohabitation. La commune est donc dans une dynamique d'accroissement démographique puisque le point mort est inférieur aux logements neufs construits (environ 61 par ans). C'est donc 39 logements par ans en moyenne qui accueillent de nouveaux arrivants et participent à l'accroissement de la démographie.

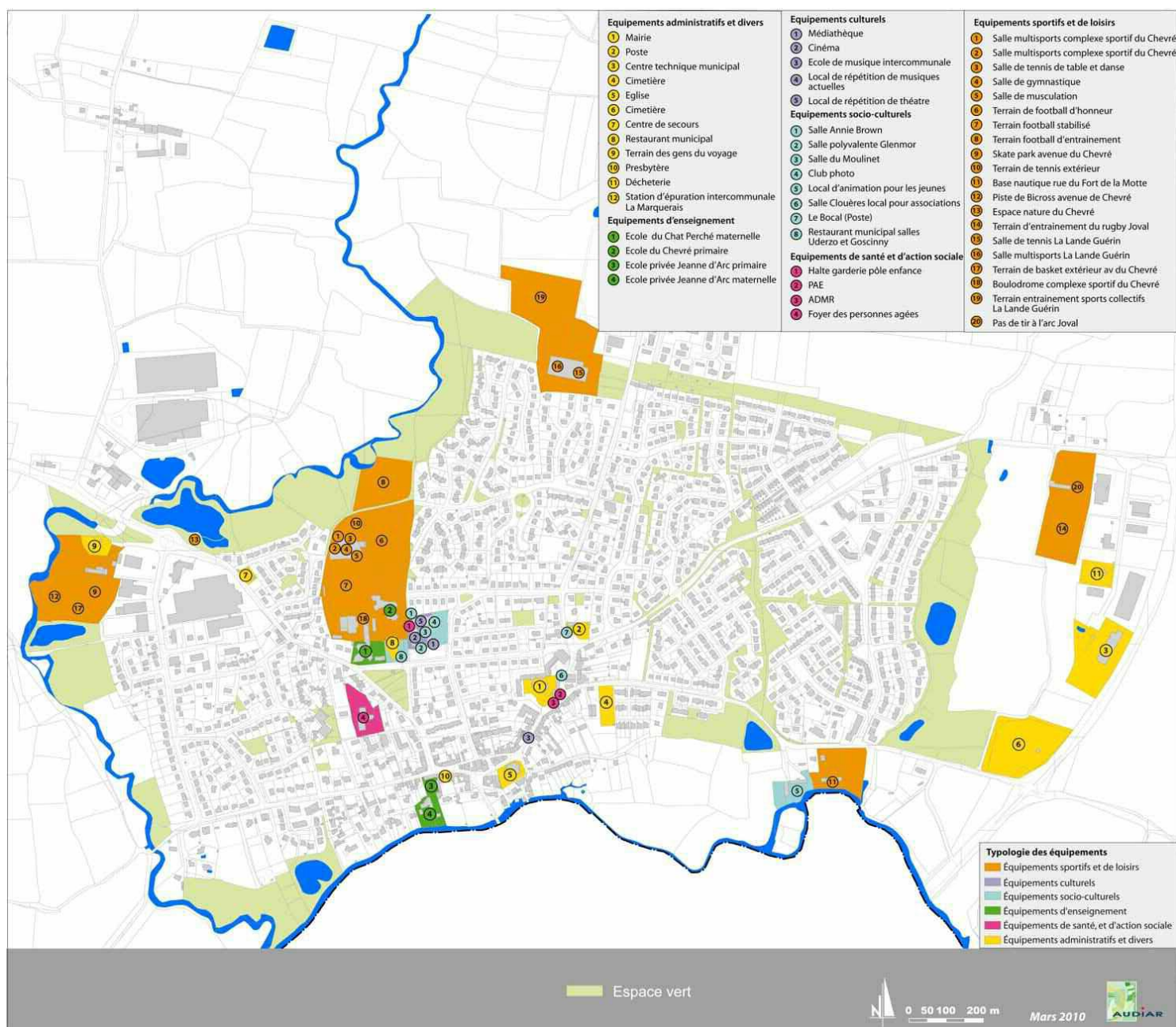
L'évolution du parc de logement d'Acigné prouve que la demande en logements est continue et nécessite une construction sans interruption pour répondre à cette demande. Le desserrement des ménages, le vieillissement de la population et l'attractivité de la ville entraîne un besoin compris entre 50 et 100 logements chaque année. Les objectifs du PLH suggèrent un niveau de production plus important pour les années à venir à l'horizon 2027 (1540 logements annoncés). Si ce rythme est tenu par la commune, alors sa population pourrait avoisiner les 9 000 habitants à cette échéance.

2 Les équipements

2.1 Quels équipements sur la commune

Les équipements se répartissent dans la commune suivant deux grands pôles. Celui du Chevré situé près du centre bourg, au Nord-Est. Il comprend la majeure partie des équipements culturels et socio-culturels et le plus ancien des 2 complexes sportifs. Le second pôle se trouve tout au Nord du tissu urbanisé. On y retrouve le nouveau complexe de la Lande Guérin et depuis septembre 2010, le Triptik, salle multifonction comprenant une grande salle de réception, une salle de concert et une salle de répétition. La carte ci-dessous répertorie l'ensemble des équipements présents sur la commune.

Inventaire des différents équipements présent sur la commune



Source : PLU de la commune d'Acigné

2.2 Quels besoins en équipements ?

En 2011, une étude prospective nommé « Acigné 2020 » s'est intéressée au ressenti et aux besoins des habitants de la commune par rapport aux équipements disponibles à Acigné. Cette enquête a révélé une grande satisfaction quant à l'offre de services et d'équipements de la commune. Les points négatifs rapportés concernaient l'accueil de la petite

enfance ainsi que celui des personnes âgées. Mais des réponses ont été apportées depuis l'enquête puisque deux classes de l'école maternelle ont été aménagées afin d'accueillir la petite enfance. De plus, un bâtiment dédié à l'ouverture d'une crèche a été inauguré début 2013. Pour les personnes âgées, le projet d'un EPHAD, mis en œuvre par le CCAS (Centre Communal d'Action Sociale), s'est concrétisé. Ce projet a été réalisé pour répondre au vieillissement de la population et à la croissance des demandes dans de telles structures. L'EPHAD sera mis en service pour la fin de l'année en cours pour parvenir à ces besoins concernant les personnes dépendantes.

La commune a donc su se montrer réactive aux attentes des acignolais concernant les services et les équipements. Il n'y a donc actuellement aucune réelle nécessité en ces termes. Cependant, du foncier reste à disposition à proximité de l'EPHAD, pour de futurs projets d'équipements ou de services.

3 Les déplacements

3.1 Le réseau viaire

Acigné se trouve à proximité des grands axes de communications. La commune est située à l'Est de la rocade rennaise qui traverse la commune de Cesson-Sévigné. Elle permet notamment de rejoindre le centre-ville de Rennes et la gare de Rennes en moins de 20 minutes. Un échangeur permet de connecter le réseau de voiries communal à la rocade. Au Nord d'Acigné se trouve l'A84, autoroute des Estuaires, et, au Sud, l'axe Rennes-Paris. L'ouverture de l'A84 a permis de diminuer le trafic de transit dans la commune, qui, auparavant, empruntait la route de Liffré (RD 92).

3.2 Le réseau ferroviaire

La commune ne bénéficie pas de gare TER. Par ailleurs, la proximité de la voie ferrée et de la gare d'Acigné-Noyal située à 1,8 Km du centre, reste un atout pour Acigné. La gare permet de rejoindre celle de Rennes en 10 minutes seulement et celle de Vitré en 20 minutes. La halte ferrée est estimée à une dizaine de minutes du centre d'Acigné en vélo et à moins de 5 minutes de voiture. De plus, elle a récemment fait l'objet d'une rénovation. Dès lors, une piste cyclable permet de la rejoindre en toute sécurité.

La fréquentation, en hausse entre 2004 et 2009, est passée de 171 passagers quotidiens à 265. Ce nombre reste assez faible à l'image des autres gares de l'agglomération. Cela est sûrement dû à des coûts de transports trop

élevé depuis la sortie de la commune de Noyal-sur-Vilaine de la communauté d'agglomération de Rennes Métropole.

3.3 Le réseau de bus

La commune est reliée au centre-ville de Rennes par la ligne 64 du STAR (Service de Transport de l'Agglomération Rennaise) en moins de 30 minutes. Une ligne « 164 express » a aussi été mise en place avec moins d'arrêts pour un gain de 7 minutes sur l'ensemble du trajet. Le terminus s'effectue à Rennes, à République, place forte et plus grande station d'échange de la ville. Ces deux lignes desservent aussi des points clés comme Beaulieu-Atalante et le campus de Beaulieu pour les étudiants qui est spécialisé dans les sciences durs et accueille aujourd'hui 10 000 personnes.

Au sein de la ville d'Acigné, la desserte est assurée par 7 arrêts choisis pour que la plus grande majorité des acignolais se situent à moins de 400 mètres soit environ 5 minutes de marche à pied d'un arrêt de bus. La fréquence des bus en 2014 (source : STAR) est de 10 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heures creuses. Une étude réalisée en 2011 montre que les lignes actuelles de la commune sont, en moyenne, aux heures de pointe, remplis à environ 60% de leur capacité totale. De l'intérêt est donc porté par les acignolais aux transports en commun, cependant le taux de remplissage actuel suggère qu'une quantité plus importante de personnes pourrait emprunter ces transports écologiques.

Trajet actuel de la ligne 64 de bus



Périmètre de 400 mètres ou de 5 minutes de marche à pied

Source : géoportail.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC

3.4 Les déplacements doux

Les déplacements doux occupent une place importante dans les déplacements des acignolais. Près d'un trajet sur deux se ferait à l'intérieur du territoire, ce qui représente environ deux trajets par jour et par habitant de la commune. Etant donné que 19% des actifs de plus de 15 ans de la commune (ce qui représente plus de 500 personnes) travaillent à Acigné, suggérer les modes de transport non polluants aux acignolais travaillant sur la commune permettrait de réduire la place de la voiture sur le territoire.

Le tissu urbain étant resserré sur la commune, les déplacements doux doivent être privilégiés et c'est pourquoi tout est mis en œuvre pour les mettre au premier plan. Déjà, de nombreux chemins piétons et cyclables sont à dispositions des habitants reliant facilement les équipements et les commerces aux quartiers. On peut trouver aussi un long chemin piéton, idéal pour les loisirs, permettant de réaliser le tour de la commune. De plus, des itinéraires ont été créés pour que les écoliers puissent rejoindre l'école en pédibus. Cette initiative date de 2003-2004 (j'ai pu participer aux premiers essais) et c'est également une des premières communes de l'agglomération à l'avoir proposée. Cependant, le centre reste encore très contraint, notamment pour les vélos, et certains carrefours doivent encore être sécurisés.

Acigné dispose de nombreux moyens de déplacements reliant la commune à Rennes et aux autres communes l'entourant. Mais la voiture occupe encore une part trop importante dans ces déplacements. 70% des déplacements domicile-travail se font sur l'axe Acigné-Rennes en passant par Cesson-Sévigné. C'est donc, dans un premier temps, selon cet axe Est-Ouest que les transports alternatifs à la voiture doivent être développés.

Partie III : Présentation du projet

1 Le site

1.1 Le choix du site

La situation géographique du bourg, à l'extrême Sud du territoire et le souhait de conserver un tissu urbain continu font que les orientations d'aménagement se font unidirectionnellement, c'est-à-dire vers le Nord. En effet, le bourg s'est développé depuis le XXème siècle autour de l'église et de l'ancienne ville au confluent de la Vilaine et du Chevré. Ce dernier est donc encerclé par les barrières naturelles constituant le territoire, la Vilaine au Sud et le Chevré à l'Ouest et la départementale 92 à l'Est. Urbaniser de part et d'autre du Chevré perturberait les espaces naturels et protégés de la Vallée du Chevré qui est aussi la principale liaison entre la vallée de la Vilaine et les forêts de Rennes, de Liffré et du Chevré situées plus au Nord du territoire. De même, entreprendre des constructions de l'autre côté de la D92 provoquerait une discontinuité du bâti. La départementale étant fortement fréquentée, elle crée des nuisances sonores dans un périmètre de 100m autour de la voie.

Au Nord, deux zones sont potentiellement urbanisables et sont actuellement classées en zone 2AU. La première se situe plus à l'Ouest, dans le prolongement de la zone d'équipements de la lande Guérin alors que la seconde, est localisée au Nord-Est de l'agglomération. Elle est limitée à l'Est par la RD 92, à l'Ouest et au Nord par la RD 100, au Sud par la zone d'activités de la Sicotière et la Zone d'Aménagement Concerté du Champ du Botrel. J'ai choisi le second terrain puisqu'il permet de prévoir une opération sur une durée plus importante puisque la superficie de la zone est 2 fois supérieure : 34,1 hectares. De plus, il est aussi moins isolé du reste de la ville puisqu'il se trouve dans le prolongement du nouveau quartier du Champ du Botrel. Le premier terrain, quant à lui, est séparé du reste de la ville par la zone d'équipement de la lande Guérin ce qui fracturerait le parc de logement de la commune. Cependant, l'ensemble du terrain ne sera urbanisé entièrement seulement à l'horizon 2027. La superficie est donc trop importante pour l'échelle à laquelle je souhaite réaliser mon projet, c'est pourquoi j'ai décidé de restreindre la zone à la partie située exactement au Nord de la Z.A.C du Champ du Botrel, dans le prolongement de cette dernière. Après restriction, le terrain choisi s'étend sur une surface 7 hectares environ.

3.2 Etat actuel du site

Actuellement, le site que j'ai choisi pour réaliser mon projet de Z.A.C n'est pas encore constructible. Il se trouve encore à l'état de zone agricole et bocagère. Mais un projet de Z.A.C aura bien lieu à moyen terme dans ce secteur. Les terres n'ont pas encore été acquises par la mairie mais un droit de préemption est en vigueur sur la zone et la mairie serait en négociation avec les propriétaires des terrains pour les acheter. Cependant, les indemnités proposées aux propriétaires font polémiques. En effet, la commune propose un rachat des terrains pour seulement 1€ le m² là où les communes limitrophes proposent des indemnités de 3 à 4€ et pouvant même atteindre 8€ alors que ces derniers seront revendus 170€ le m² après viabilisation (chiffres de la Z.A.C du Champ du Botrel). Les propriétaires ne souhaitant pas vendre à ce prix, des procédures d'expropriation ont été engagées. Le manque de compréhension de l'ancien maire aura fait débat de 2010 jusqu'à la fin de son mandat en mars 2014. En attendant, l'urbanisation d'une zone 2AU est proscrite et seul l'aménagement des constructions existantes est autorisé. Pour devenir urbanisable, une procédure d'urbanisme comportant une modification ou une révision du PLU doit être effectuée.



Etat actuel du site

Source : Tanguy QueleNNec



2 Les alentours du site

2.1 La Z.A.C du Champ du Botrel

La Z.A.C du Champ du Botrel est une Z.A.C mixte à vocation principale d'habitats, mais aussi d'équipements spécifiques et d'activités économiques. Son aménagement avait trois grands objectifs. Le premier était de répondre à la demande en logements en créant un quartier d'habitation proposant des logements variés afin de favoriser la mixité sociale en diversifiant les formes, les surfaces des logements et les prix. Son but était aussi de créer un secteur dédié à des équipements spécifiques permettant d'accueillir des personnes âgées et dépendantes, l'EPHAD. Le dernier consistait à réaliser une transition douce avec les terres agricoles environnantes, c'est-à-dire que le quartier soit un quartier entre la ville et la campagne. Les formes architecturales et les matériaux ont donc été sélectionnés pour favoriser cette esprit. La trame verte et bleue est donc très présente au cœur de ce quartier. Les modes de déplacements doux y sont favorisés afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet s'inscrit dans la charte d'aménagement durable de la commune qui a été adopté en 2004 afin que les programmes d'aménagement s'inscrivent dans une démarche environnementale et sociale. Cette opération prévoit au total 380 logements avec 60% de logements collectifs pour 40% de maisons individuelles pour une densité supérieure à 30 logements/ha.

La Z.A.C du Champ du Botrel se veut donc en harmonie avec le tissu urbain qu'elle continue d'un côté et le milieu naturel qu'il l'entoure de l'autre. Ceci avec des logements ne dépassant pas le R+2 (+combles aménagés) articulés autour d'une coulée verte structurant le quartier. Elle a aussi permis de répondre aux objectifs du PLH (Programme Local de l'Habitat) entre 2012 et 2014 parallèlement au renouvellement urbain opéré dans le centre bourg de la commune.

Logements individuels dans la Z.A.C du Champ du Botrel



Réalisation : Tanguy QUELENNEC



Logements collectifs dans la Z.A.C du Champ du Botrel

Réalisation : Tanguy QUELENNEC

2.2 La zone protégée

La commune présente sur son territoire de nombreux espaces protégés, des MNIE. Quinze secteurs ont ainsi été placés en zone NP (Naturelle Protégée). Il font partie des enjeux d'Acigné puisqu'ils occupent 280 hectares soit 9,4% du territoire.

La zone 2AU retenue pour mon projet entoure partiellement une zone NP, au niveau du vallon de Joval : la Lande Joval. Cet espace s'étend sur 5,3 hectares, il constitue un ensemble de prairies humides diversifiées et de boisements, dont une partie en résineux. La situation en limite de lotissement et à proximité de cultures intensives fait de ce site un abri pour la faune et la flore. Cependant aucune espèce patrimoniale n'a été relevée lors de la dernière inspection en 2010. On note tout de même la présence d'espèces de fleurs qui tendent à disparaître avec les zones humides comme la *lychnis flos-cuculi* (voir photo ci-dessous).

Une réglementation particulière s'applique pour ce genre de zone. Toute forme de construction est interdite sur le secteur, y compris toute forme de déblais et de remblais. Toute utilisation ou modification des sols sont aussi exclues mis à part des travaux relatifs à la sécurité des personnes ou à la valorisation du milieu à condition de ne pas porter atteinte au caractère humide de la zone. Le but étant de préserver la qualité du paysage, la faune et la flore qui ont pu s'y installer. Mais au-delà du terrain protégé, les alentours du secteur doivent la prendre en compte. Dans le cadre du projet, maintenir et mettre en valeur cette espace est un point important qui entre dans le cadre de la trame verte et bleue de la commune.

Etat actuel du MNIE



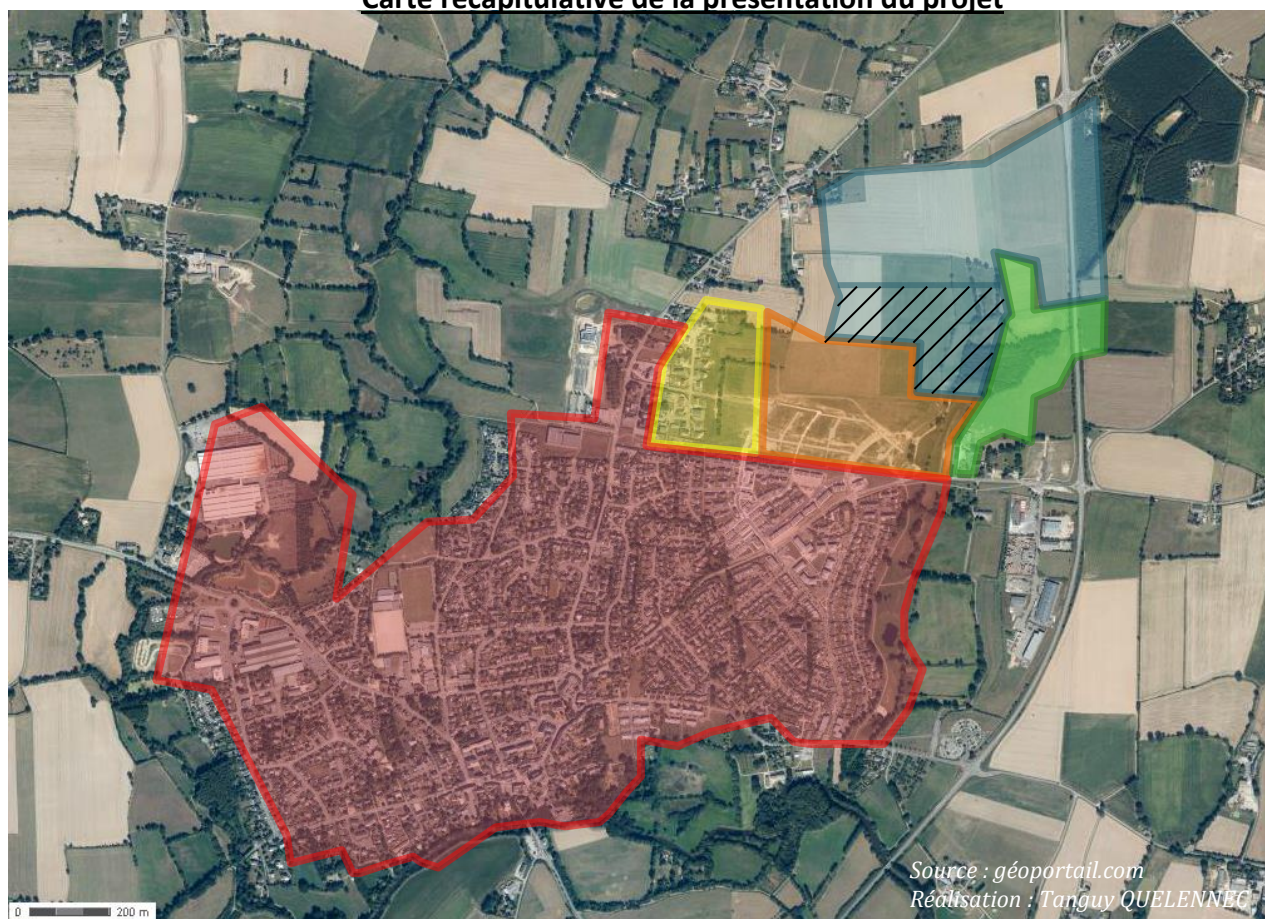
Lychnis flos-cuculi



La Lande Joval

Source : Atlas des MNIE

Carte récapitulative de la présentation du projet



Source : géoportail.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC

Tissu urbain

Z.A de la Sicotière

Z.A.C du Champ du Botrel

ZN de la Lande Joval

Ensemble de la zone

Site retenu pour le

3 La réglementation d'une Z.A.C

La création d'une Z.A.C présente un cadre réglementaire rigide et précis. Tout d'abord, un dossier de création doit être créé et doit contenir un certain nombre de documents précisés dans l'article R. 311-2 du code de l'urbanisme. Il comprend :

- Un rapport de présentation contenant l'objet du projet, un état des lieux du site ainsi que les principales idées de projet de construction retenues.
- Un plan de localisation de la zone et un plan de délimitation de cette dernière.
- Une étude d'impact complète et en vigueur.

La création de la Z.A.C est lancée après approbation du dossier de création par la collectivité. Pour cela, elle doit d'abord organiser une concertation avec la population concernée et les citoyens de la commune. Son but est d'informer cette population et de prendre en compte leurs suggestions et recommandations afin que le projet puisse être le plus abouti possible avant qu'il ne soit arrêté définitivement.

S'en suit le traité de concession. C'est le contrat par lequel la collectivité concède la réalisation de l'opération d'aménagement à l'aménageur. Il précise aussi l'objet, la durée du contrat, les obligations de chacun et les modalités à respecter par l'aménageur pour l'opération future. Pour finir, l'acquisition de terrain auprès de l'aménageur doit être annexée au cahier des charges de cession des terrains. Ce cahier des charges, préalablement approuvé par la collectivité, permet l'obligation pour les acheteurs de respecter les règles de construction établies.

La création d'une Z.A.C fait donc l'objet de démarches précises mais surtout longues à effectuer avant de pouvoir aboutir à la réalisation de l'opération.

4 Les objectifs et les enjeux

Les orientations d'aménagement pour les quartiers à vocation majeure d'habitations doivent répondre à des objectifs définis dans le PLU, le PLH et le Scot du pays de Rennes. Ils se répartissent selon trois thèmes majeurs : L'habitat et la démographie, les déplacements et le transport,

l'environnement et le paysage. Ils permettent d'orienter et régler les projets de la commune et s'appliquent donc à ce projet de Z.A.C.

L'habitat et la démographie :

- Parer le desserment des ménages ainsi que le vieillissement de la population en créant les logements nécessaires au seul maintien de la population actuelle. Cela représentait environ 20 logements par année entre 1999 et 2009.
- Répondre à la demande de logements sur le territoire de l'agglomération rennaise et sur la commune d'Acigné. Même si celle-ci est en diminution, une certaine demande est toujours présente.
- Créer des quartiers accessibles à toutes les catégories de ménages, introduire une mixité sociale et générationnelle. Cela à travers des opérations faisant varier les types de logements (individuelles ou collectifs), leur taille et leur accession (logements sociaux locatifs, location simple ou accès à la propriété).
- Respecter les objectifs du PLH qui fixe à 50% le nombre de minimum de logements aidés dont un minimum 25% de logements locatifs sociaux. De plus, en accord avec le PLU, à l'horizon 2027, la construction de 100 logements par an en moyenne doit être assurée.
- Respecter les objectifs du Scot sur la densité minimale des urbanisations nouvelles à caractère résidentielle. Elle oblige une densité minimale de 25 logements par hectares pour lutter contre l'étalement urbain et la consommation de terres agricoles qui occupent une place primordiale à Acigné.

Les déplacements et le transport :

- Inciter les citoyens à l'utilisation des modes de transports doux pour les trajets internes au territoire.
- Créer une coulée verte permettant un cheminement simple et accessible aux piétons à l'intérieur du quartier mais aussi facilitant l'accès au centre ville et aux principaux équipements de la commune.

- Développer des liaisons avec les quartiers environnants (Z.A.C du Champ du Botrel et de la Timonière et la zone d'activité de la Sicotière).
- Favoriser l'utilisation des transports en commun à disposition.

L'environnement et le paysage, préserver la trame verte et bleue :

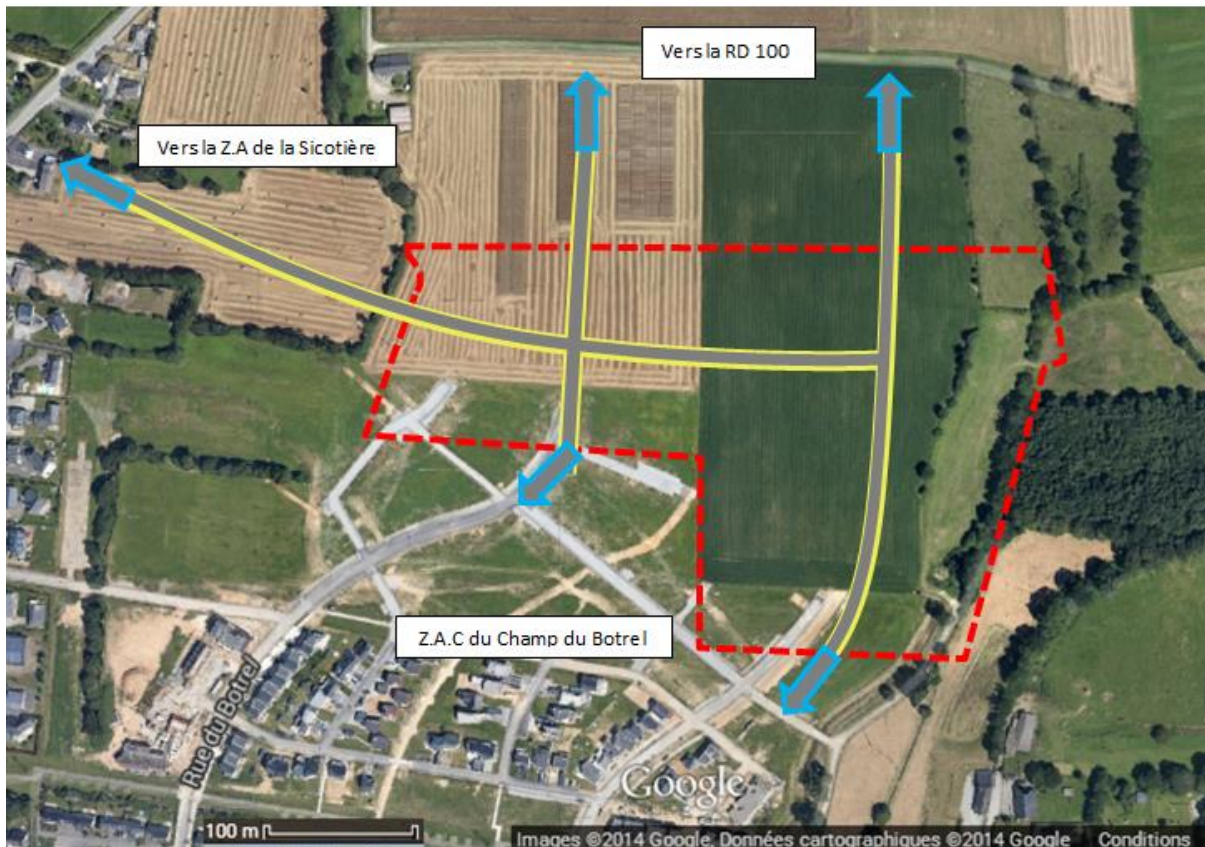
- Assurer une transition douce entre le tissu urbain et le milieu agricole et naturel.
- Préserver et mettre en valeur les espaces et les milieux naturels présent sur le territoire de la commune. Dans notre cas, il s'agit du vallon du ruisseau de Joval.
- Protéger les milieux naturels d'intérêts écologiques. Ces secteurs possèdent des richesses (surtout floristiques) à l'échelle départementale.
- Amener la nature dans la ville par l'intermédiaire d'une coulée verte

Partie IV : Propositions d'aménagement

Dans cette dernière partie, je ferais part de mes propositions d'aménagement m'appuyant sur le plan de composition situé en annexe.

1 Les voiries

Dans l'état actuel du site, encore cultivé, aucune voirie n'existe encore. Afin de structurer le quartier, j'ai introduit les grands axes de circulation du quartier. Ils se constituent de 3 routes majeures permettant d'assurer la liaison avec les autres quartiers et l'ensemble de la commune. Les deux premières sont selon l'axe Nord-Sud et sont le prolongement des deux routes principales de la Z.A.C du Champ du Botrel. Elles permettent donc de relier le quartier au bâti déjà existant et se prolongent au Nord jusqu'à la RD 100 pour favoriser l'ouverture du quartier. Cependant aucun accès ne sera créé depuis la RD 92, cette dernière étant une voie limitée à 90 Km/h et très fréquentée. Multiplier les accès à cette route (on retrouve un accès par la RD 100 et un autre au Sud de la Z.A.C du Champ du Botrel) la rendrait trop dangereuse. La troisième route structurante est selon l'axe Est-Ouest et traverse le site du projet en son cœur. Elle permet de relier le quartier à la Z.A de la Sicotière et au secteur d'équipements de la Lande Guérin. Ces rues principales feront une largeur de 6 mètres pour une circulation fluide et les trottoirs disposés de part et d'autre seront large de 2 mètres chacun pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et seront séparés de la chaussée par de la végétation basse (inférieur à 1,50 mètres). Un réseau secondaire de rues permettra les déplacements internes au quartier et l'accès à un certain nombre de logements.



Source : google.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC

2 La coulée verte

2.1 Intérêts

La coulée verte est présente pour favoriser les déplacements doux en reliant le quartier aux autres quartiers environnants et en acheminant les piétons vers les principaux équipements et espaces commerciaux en toute sécurité et dans un cadre agréable. Elle sera dans notre cas le point central autour duquel s'organiseront les logements. Elle permettra aussi de mettre en valeur et de protéger la Lande Joval, zone recensée comme un MNIE, qui borde le terrain. Elle marquera la limite entre l'urbanisation et les milieux agro-naturels de la commune à l'Est. Une attention particulière devra être apportée aux constructions bordant ce secteur pour que cette transition zone urbanisée- zone naturelle soit douce.

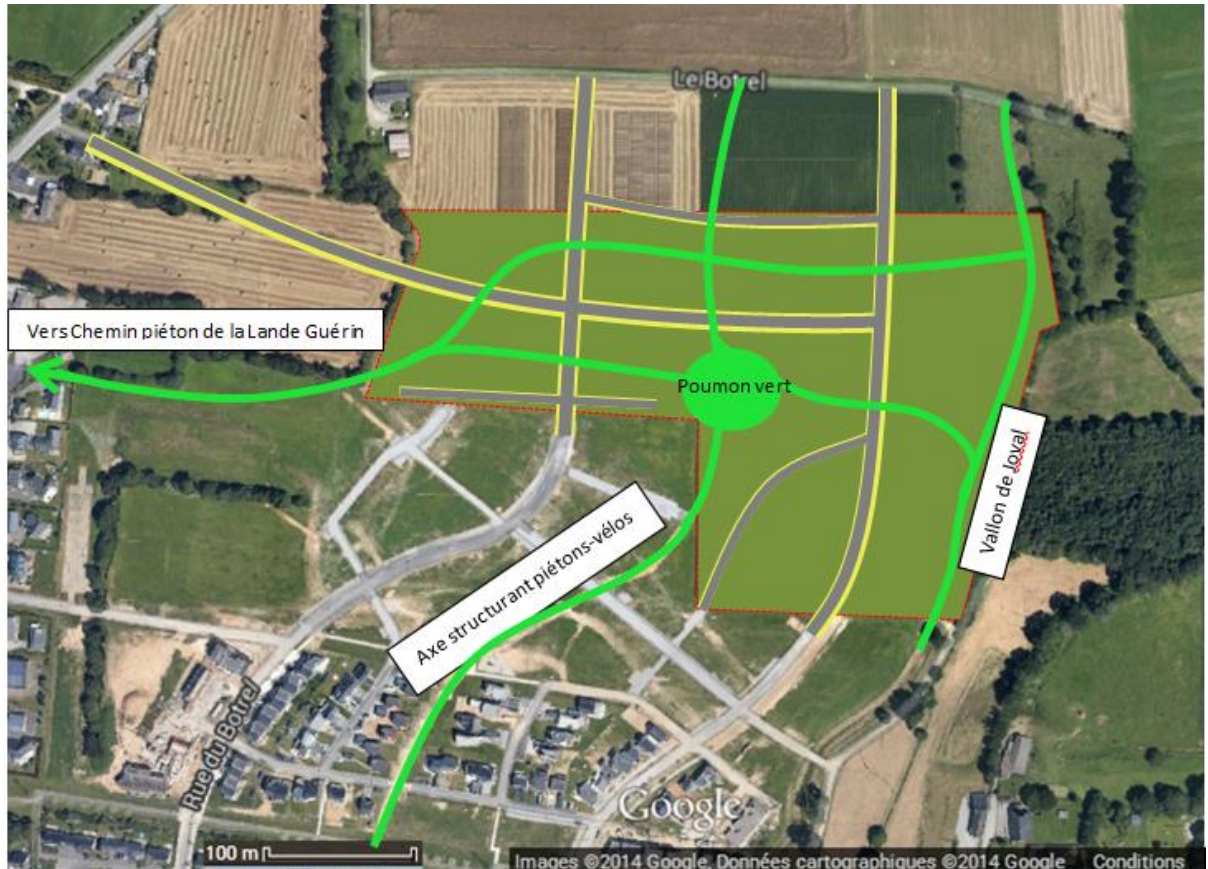
2.2 Constitution de la coulée verte

La coulée verte s'articulera parallèlement aux axes routiers majeurs. Au centre du quartier se trouvera un grand espace vert, point central dans l'agencement du quartier et poumon vert de ce dernier. Le but étant d'amener la campagne et la nature au sein du quartier par ces espaces associés à de la végétation d'agrément. Cette centralité permet d'assurer une liaison inter-quartier. En effet, il est possible de rejoindre: La Z.A de la Sicotière à l'Ouest, la Z.A.C du Champ du Botrel au Sud et le vallon de Joval et la Lande Joval à l'Est. L'ensemble des chemins piétons créés seront reliés au plan de déplacement doux de la commune. L'aménagement d'un espace public (avec éventuellement une aire de jeux pour enfants), au point central de la trame verte du quartier, est envisagé. Il constituerait un lieu de rencontre et de loisir pour les riverains.

Un sentier longeant le vallon du Joval va être mis en place pour pouvoir profiter du paysage qu'offre ce lieu et dans un second temps de tenir à une certaine distance les bâtiments de ce secteur d'intérêt écologique pour le préserver au maximum. Il permettra à terme d'agrandir le circuit « tour de ville » déjà présent sur la commune.

Dans Son ensemble, cette coulée verte a été pensée pour qu'elle soit le moins proche et en contact avec la voirie mise en place. Les voitures et les nuisances sonores qu'elles entraînent sont donc tenues au maximum à l'écart. Cela dans le but de sécuriser cette trame piétonne, mais aussi pour que son cadre soit plus agréable. La coulée passe donc au plus entre les jardins des différentes parcelles. Cette proximité permet d'accentuer le côté verdoyant de ces chemins. Mais les intersections avec les axes routiers sont inévitables. C'est pourquoi, pour sécuriser ces intersections et faciliter le passage des utilisateurs de ces voies douces, des ralentisseurs ainsi qu'une limitation de la vitesse à 30Km/h doivent être mis en place au niveau de ces croisements.

Carte de la coulée verte



Source : google.com

Réalisation : Tanguy QUELENNEC

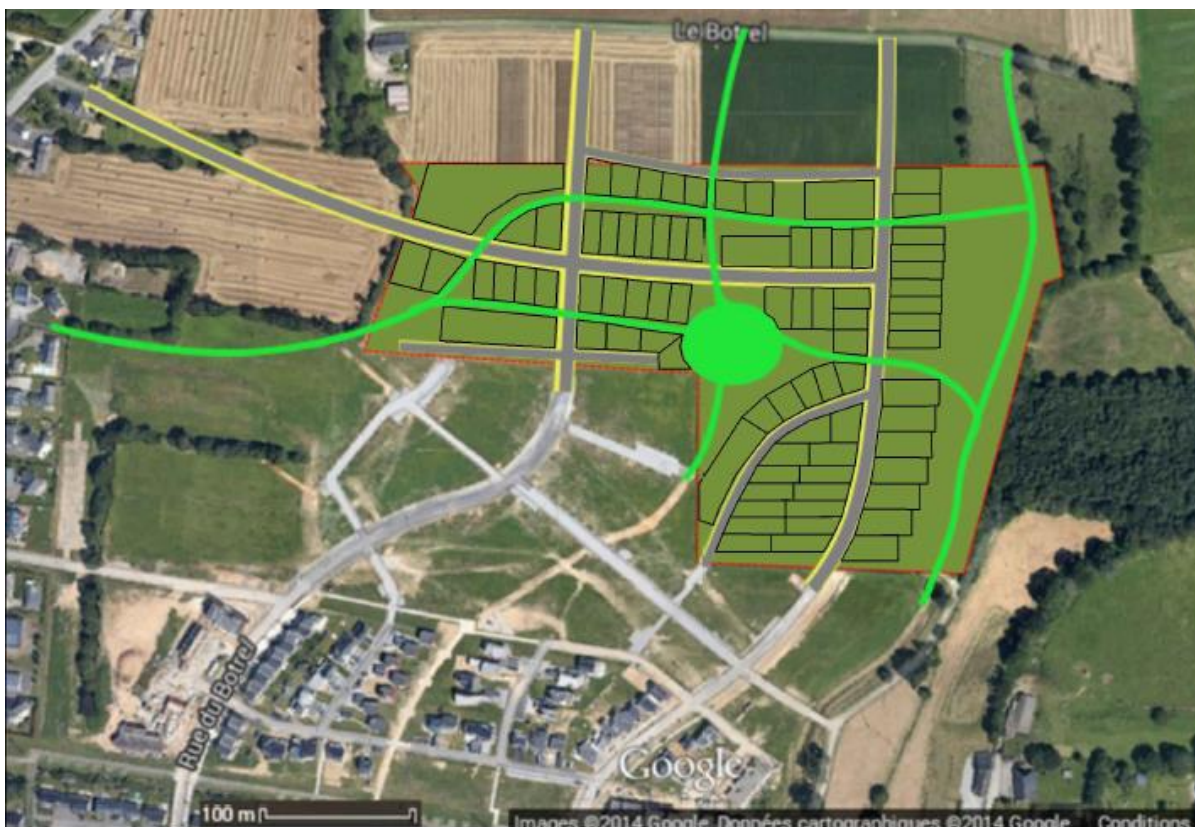
3 Les logements

3.1 Le cadastre

Etant donné qu'actuellement le site est encore à l'état de culture, celui-ci n'est divisé qu'en trois grandes parcelles. Il convient donc de redécouper le cadastre afin de le rendre compatible avec le projet souhaité. J'ai réalisé le découpage en fonction des voiries et de la trame déjà mis en place. La superficie au sol des parcelles varie de 200 à 350m² pour les logements individuels et de 680 à 2000m² pour les terrains destinés aux logements collectifs. Les parcelles sont, dans la majorité, assez étroite et en longueur.

Le cadastre, le long de la Lande Joval, a été réalisé pour que les habitations restent à une distance minimale d'environ 50 mètres du secteur protégé.

Découpage cadastral proposé



Source : google.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC

3.2 Le programme de logements

L'ensemble du programme représente environ 174 logements sur une surface de 7 hectares soit une valeur approximative de 25 logements par hectares. Ils se répartissent de la manière suivante :

- Environ 100 logements collectifs en R+2 (+ combles aménagées), localisés le long de la coulée verte et répartis selon 5 immeubles différents. 30 de ces logements seront des logements locatifs sociaux.
- 26 maisons groupées répartis sur 3 opérations assez denses et compactes. 15 de ces maisons seront des logements locatifs sociaux.
- 48 maisons individuelles en lots libres avec des parcelles de taille moyenne ou grande.

Avec une densité proche de 25 logements par hectares et plus de 25% ($45/175 \times 100 = 25,7\%$) de logements locatifs sociaux, la commune respecte, à travers cette opération, les objectifs fixés par le PLH et par le Scot du pays de Rennes.

3.3 Architecture des bâtiments

Tout d'abord, afin de respecter la transition entre espace bâti et nature, les logements collectifs ne dépasseront pas le R+2 (+ combles aménagés). De plus ces derniers seront localisés principalement à l'Ouest afin qu'une décroissance des hauteurs soit observable lorsque l'on approche de vallon de Joval et de la Lande Joval. Quant aux choix architecturaux, il doit en ressortir une image moderne et contemporaine, que ce soit dans les formes ou dans le choix des matériaux. Cependant, certaines règles seront à respecter pour qu'une harmonie architecturale règne dans le quartier et qu'il s'intègre au mieux à l'ensemble des constructions voisines et dans le paysage environnant. Comme la Z.A.C se veut respectueuse de l'environnement, les matériaux utilisés pour les constructions et notamment pour les façades doivent être durables et simple à entretenir. Pour le bâti dans la continuité de la Z.A.C du champ du Botrel et proche de la Z.A de la Sicotière, les matériaux utilisés pour les revêtements de façade peuvent être simplement de l'enduit ou encore du parement, esthétique et bon isolateur. Cependant pour toutes les maisons le long du vallon de Joval, les matériaux privilégiés seront le bois par le biais de bardages. L'utilisation d'un tel matériau pour la façade permet de réaliser la transition entre le quartier et le vallon. De plus pour l'accentuer, c'est maisons en bordure de nature auront des toits plats ou encore des toits terrasses pour prolonger la nature jusqu'aux portes des habitations (voir photos ci-dessous).

Modélisation des maisons bordant le vallon de Joval

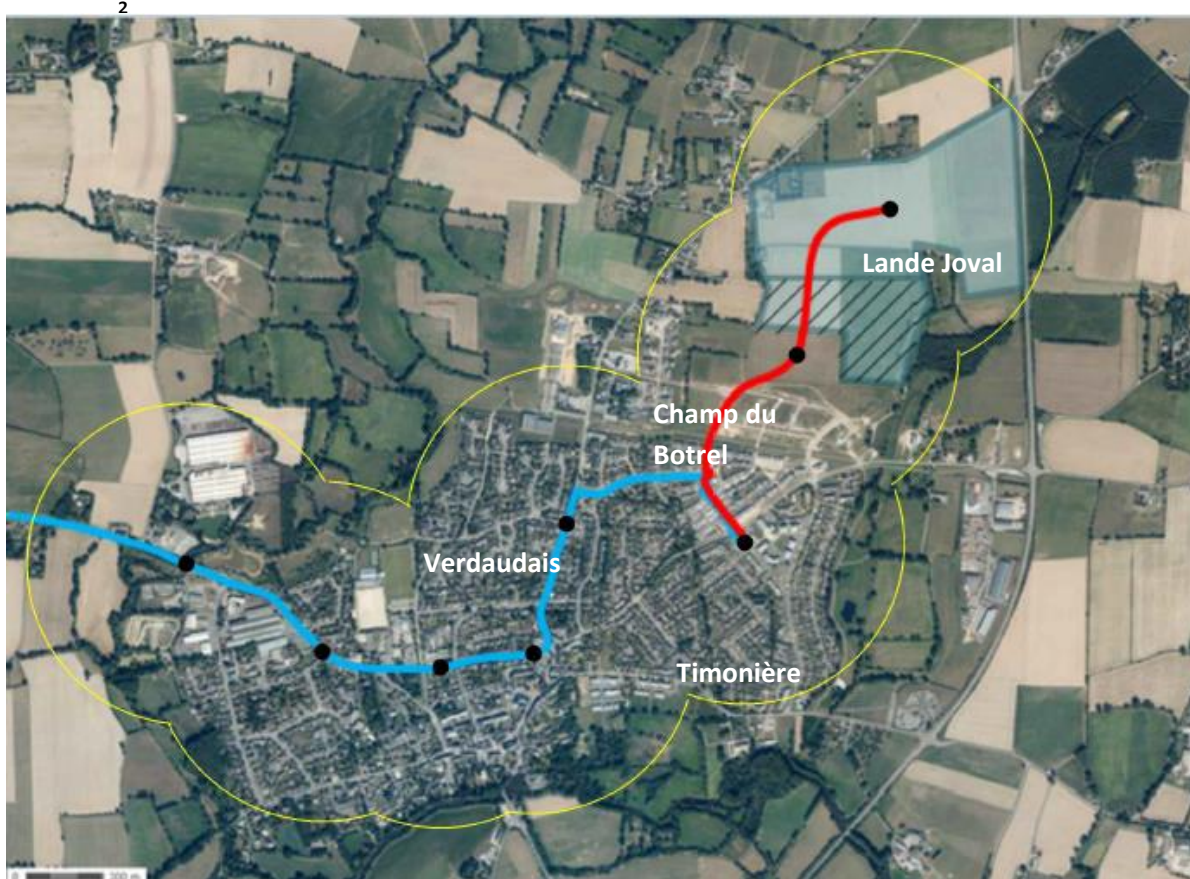


4 Transports

Avec l'extension de la zone urbanisée jusqu'à l'intersection de la D100 et de la D92, le réseau de transport en commun ne pourra plus desservir l'ensemble de la population correctement. Les habitants de ces nouveaux quartiers se trouveront à environ 1 kilomètre de l'arrêt de bus le plus proche qui est actuellement le terminus de la ligne. Pour résoudre ce problème, il convient de modifier ou de prolonger la ligne de bus.

J'ai retenu la seconde proposition qui est de prolonger la ligne de bus car actuellement toute la commune est bien desservi, il est donc inutile de modifier le trajet en amont du quartier résidentielle que je souhaite créer. La carte ci-dessous indique le trajet actuel de la ligne et le prolongement souhaité de celle-ci. A l'inverse dans le PLU une proposition de modification du tracé de la ligne était proposé en supprimant l'arrêt « Verdaudais » et en modifiant l'itinéraire.

Proposition de prolongement de la ligne de bus 64



- Source : géoportail.com
Réalisation : Tanguy QUELENNEC
- Ensemble de la zone 2AU
 - Trajet actuel
 - Site retenu pour le projet
 - Proposition de prolongement
 - Périmètre de 400 mètres ou de 5 minutes de marche à pied

De plus, d'autres mutations au niveau des transports en commun sur la commune d'Acigné pourraient survenir dans un même temps. En effet, la

construction de la seconde ligne de métro à Rennes partira de Cesson-Sévigné. C'est pourquoi à moyen terme, les transports en communs acignolais seront rabattus sur le terminus de la ligne B du métro. Mais le projet Via-Silva peut aussi amener des changements puisque sur le long terme cette fois-ci il y a une volonté de réaliser un axe prioritaire en site propre pour rejoindre cette « écocité ».

CONCLUSION

Ainsi ce projet va permettre à la commune d'Acigné de construire une nouvelle Z.A.C sur le moyen terme et donc de répondre à la forte demande de logements sur Acigné et de manière plus générale sur l'ensemble de l'aire urbaine. Ce projet s'inscrit dans la démarche du PLU de créer une mixité sociale et générationnelle à l'échelle du quartier, et de s'intégrer dans le paysage agricole et naturel qui caractérise la commune.

Etendre la zone urbanisée de la commune est aujourd'hui indispensable au vu de son attractivité au niveau résidentielle. Cependant ce genre d'opération à densité assez élevée permet de limiter la consommation du foncier agro-naturel qui représente une richesse importante pour les communes péri-urbaine à caractère rurale comme l'est Acigné. La coulée verte traversant le quartier associé aux choix architecturaux et à la décroissance des hauteurs font de ce secteur un exemple en termes d'aménagement durable et environnementale. La place de la voiture y est réduite au profit des déplacements doux et des transports en commun. De plus la centralité du quartier formée par le poumon vert fait de cet endroit un lieu de rencontre et d'échange entre toutes les catégories de population cohabitant dans cette Z.A.C.

Le reste de la zone 2AU ainsi que celle située à côté de la zone d'équipement de la Lande Guerin seront urbanisées sur le long terme par phasage successif. Si les retours des habitants de la Z.A.C dont fait l'objet le quartier sont positifs et si la commune en est satisfaite, le schéma de cette Z.A.C sera reconduit pour ces prochaines opérations.

BIBLIOGRAPHIE

- Documents d'urbanismes :

- PLU de la commune d'Acigné
- Scot du Pays de Rennes
- PLH du Pays de Rennes

- Ouvrages :

- Auteur : Collectif ADEME - Titre : Réussir la planification et l'aménagement durable
Editeur : Le Moniteur, 2013 (2ème édition) – (256 pages)
- Auteur : Philippe Clerqeu, Nathalie Blanc - Titre : Trames vertes urbaines
Editeur : Le Moniteur, 2013 – (340 pages)
- Auteur : Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) - Titre : Economie et gestion de l'aménagement en ZAC - Editeur : CERTU, 2000 – (110 pages)
- Auteur : Sylvain Demeure, Jean-Yves Martin et Michel Ricard - Titre : La ZAC : réalisation, financement, commercialisation - Editeur : Le Moniteur, 2008 (2ème édition) – (264 pages)
- Auteur : Comité 21 - Titre : Vers un nouveau modèle urbain
Editeur : Victoires édition, 2012 – (160 pages) – Collection : Environnement

- Sites internet :

- Site de la commune d'Acigné – www.acigne.fr
- Site de la métropole de Rennes – www.metropole.rennes.fr
- Site du projet ViaSilva 2040- www.viasilva2040.fr
- Site des de données de l'INSEE – www.insee.fr
- Site de la liste municipale « vivre Acigné » - ww.vivreacigne.typepad.com
- Le Journal du Net - www.journaldunet.com
- www.developpement-durable.gouv.fr
- Le site du service public de la diffusion du droit – www.legifrance.gouv.fr
- Site du promoteur Helidis – www.greenloft.fr
- Le site du cabinet d'architectes Bourdet Rivasseau – www.bourdet-rivasseau.fr

INDEX DES SIGLES

Z.A.C : Zone d'Aménagement Concerté

PLU : Plan Local d'Urbanisme

Scot : Schéma de cohérence territoriale

PLH : Programme Local de l'Habitat

MNIE : Milieu Naturel d'Intérêt Ecologique

STAR : Service de Transport de l'Agglomération Rennaise

ANNEXES

Annexe 1 : Plan de composition final du projet de Z.A.C

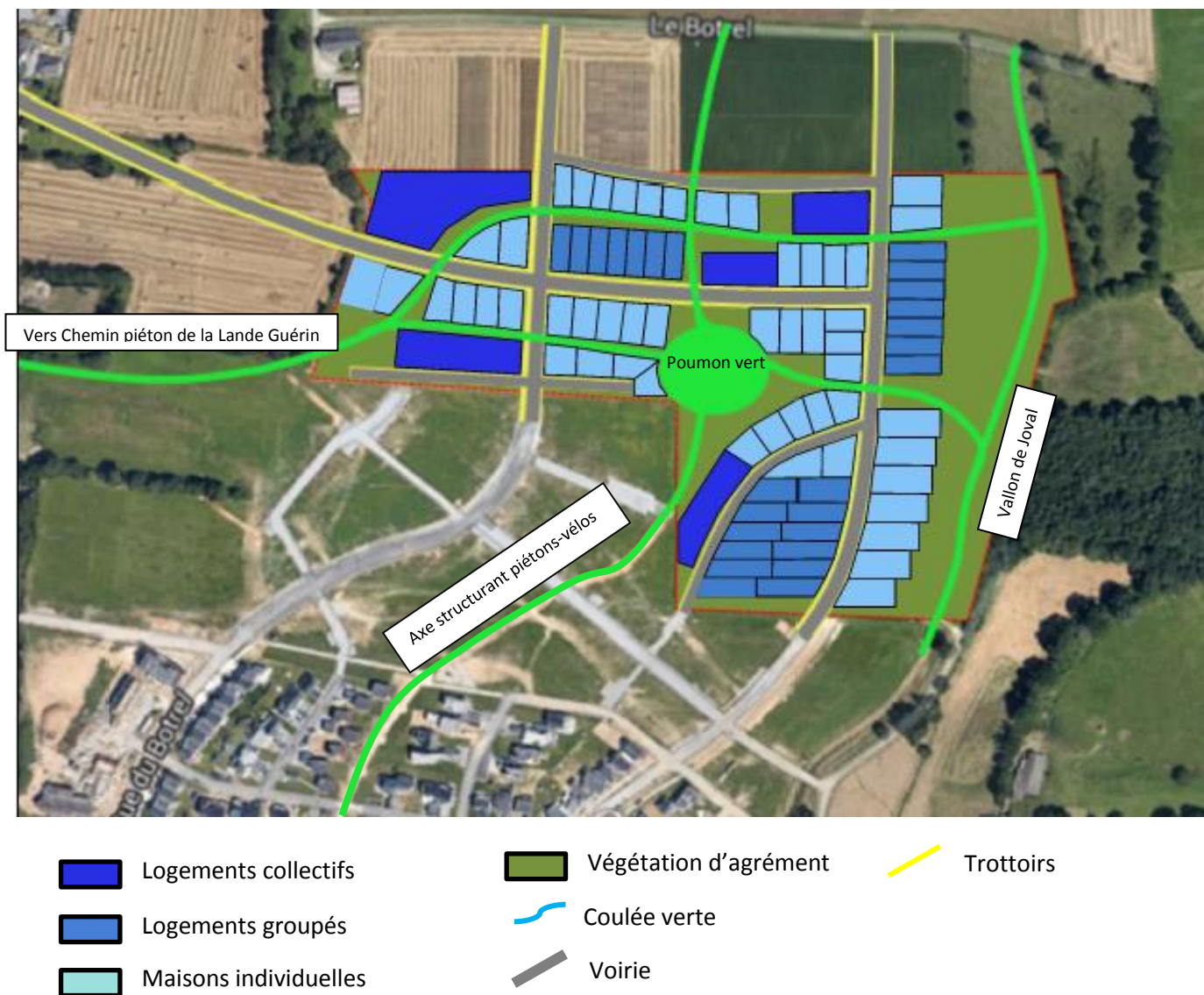


TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	3
REMERCIEMENT	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
Partie I : La commune d'Acigné.....	8
1 Une commune au cœur de l'Ille et Vilaine.....	8
1.1 Une commune de la couronne périurbaine de Rennes.....	8
1.2 ...Mais à dominante rurale.....	9
1.3 Qui reste accessible	11
1.4 Le projet ViaSilva 2040.....	11
1.5 Historique d'Acigné.....	11
2 Une commune peu peuplée mais dynamique	13
2.1 Une population en constante augmentation.....	13
2.2 ...Mais qui vieillit	14
2.3 Avec une diminution du solde migratoire	15
Partie II : Etat des lieux et diagnostic	17
1 Le parc de logements	17
1.1 Les types de logements.....	17
1.2 Un marché de l'immobilier sous tension.....	18
1.3 Les logements sociaux	18
1.4 Le point mort	18
2 Les équipements	20
2.1 Quels équipements sur la commune	20
2.2 Quels besoins en équipements ?	21
3 Les déplacements.....	22
3.1 Le réseau viaire	22
3.2 Le réseau ferroviaire	22
3.3 Le réseau de bus	23
3.4 Les déplacements doux	24

Partie III : Présentation du projet.....	25
1 Le site	25
1.1 Le choix du site.....	25
3.2 Etat actuel du site	26
2 Les alentours du site	27
2.1 La Z.A.C du Champ du Botrel	27
2.2 La zone protégée	28
3 La réglementation d'une Z.A.C.....	30
4 Les objectifs et les enjeux	30
Partie IV : Propositions d'aménagement	33
1 Les voiries	33
2 La coulée verte	34
2.1 Intérêts.....	34
2.2 Constitution de la coulée verte.....	35
3 Les logements.....	36
3.1 Le cadastre	36
3.2 Le programme de logements.....	37
3.3 Architecture des bâtiments	38
4 Transports	38
CONCLUSION	41
BIBLIOGRAPHIE.....	42
INDEX DES SIGLES.....	43
ANNEXES	44