

PLAN LOCAL D'URBANISME



➔ **P**rojet d'**A**ménagement et de **D**éveloppement **D**urables

- Révision approuvée le 24 avril 2019

Approbation de la révision n° 1 du Plan Local d'Urbanisme
Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du 24 avril 2019



Pour le Maire
l'Adjoint délégué à l'urbanisme
Emile GRANVILLE

PRIGENT & ASSOCIES
106a rue Eugène Pottier
35 000 Rennes
02 99 79 28 19
rennes@prigent-associes.fr
http://www.prigent-associes.fr



PIERRE COURONNE
16 rue Albert Einstein
Technoforum ZAC Sanital
86 100 Châtellerault
07 77 82 95 14
piecouronne@gmail.com



AMIETER
227 rue de Châteaugiron
35 000 Rennes
02.99.26.15.95
contact@ameter.fr
http://www.ameter.fr/



AGENCE PODER
Route Pontorson / BP 19
50 240 Saint James cedex
02 33 48 91 77
caroline.poder@wanadoo.fr



ARCHIPOLE URBANISME ET ARCHITECTURE
Lillion / Route de Sainte-Foix / BP 79 124
35 091 RENNES cedex 9
02 99 31 77 55 / urba@archipole.fr
http://www.archipole.fr



Ville de Redon

Plan Local d'Urbanisme – Approuvé le 24 avril 2019 - Le PADD a été débattu lors du Conseil Municipal du 29 Juin 2017



➔ SOMMAIRE

➔ PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION	1
LES ENJEUX	3
➔ LES ORIENTATIONS DÉCLINÉES PAR THÈMES	6
PAYSAGE : IDENTITÉ ET CADRE DE VIE - VALORISER LES ATOUTS PATRIMONIAUX ET LES ESPACES PUBLICS	6
HABITAT - ACCUEILLIR ET INTÉGRER LES NOUVEAUX HABITANTS	12
ACCUEIL ÉCONOMIQUE - FAVORISER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL	18
DÉPLACEMENTS - ASSURER LA MOBILITÉ POUR TOUS	22
ENVIRONNEMENT - PROMOUVOIR UNE DÉMARCHE ÉCOLOGIQUE ET UNE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE	28
EQUIPEMENTS ET SERVICES - ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT PAR UNE OFFRE COHÉRENTE	32

INTRODUCTION

La Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000 et la Loi "Urbanisme et Habitat" du 2 juillet 2003 ont introduit une profonde réforme de l'urbanisme, notamment en ce qui concerne la planification, en transformant les Plans d'Occupation des Sols (POS) en Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). La Loi Grenelle 1 du 3 août 2009 et la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 ont précisé les mesures visant à une meilleure prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme comme les PLU, complétées par la suite par les lois d'orientation agricole des 9 juillet 1999 et 27 juillet 2010, loi pour un « accès au logement et un urbanisme rénové » (ALUR) du 24 mars 2014 et loi « d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt » (LAAAF) du 13 octobre 2014.

Ainsi, les Plans Locaux d'Urbanisme ne se limitent plus à préciser le droit des sols mais permettent aux conseils municipaux de mieux exprimer leur projet pour la commune, après avoir élaboré un diagnostic d'ensemble et une politique globale pour l'aménagement et le renouvellement urbain.

Pour ce faire, les PLU comprennent un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui précise le projet d'évolution et de développement d'ensemble de la commune.

Article L. 151-5 du code de l'urbanisme :

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

Dans le respect des principes énoncés aux articles L. 101-1 et L. 101-2 du Code de l'Urbanisme, le PADD définit les grandes orientations de la politique de la commune en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, afin de satisfaire aux exigences en matière de renouvellement urbain, mixité sociale et fonctionnelle, préservation de l'environnement tant naturel qu'urbain.

Les principes ainsi énoncés dressent le cadre de référence dans lequel les actions, tant publiques que privées, devront se développer, assurant ainsi une cohérence d'ensemble et une lisibilité globale des futurs projets.

Suite à l'analyse et au diagnostic de son territoire, la Ville de Redon a dressé le bilan de la situation communale. Il s'en dégage des volontés et des choix d'orientations ou d'actions d'aménagement, en faveur d'une ville dynamique.

Selon le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), la Ville de Redon constitue, avec la Commune de Saint Nicolas de Redon, le « cœur urbain » au sein du « Grand Redon » (territoire de 11 communes constituant l'agglomération redonnaise). A ce titre, la commune représente le pôle de développement majeur à l'échelle du Pays de Redon - Bretagne Sud.

En tant que ville-centre d'un bassin de vie, la Ville de Redon possède un pouvoir d'attraction à l'égard des communes environnantes. Elle peut s'appuyer sur sa qualité patrimoniale et sa situation géographique, son offre en matière d'emplois, d'équipements et de services, et sa bonne desserte par les transports collectifs pour promouvoir son attractivité et valoriser son image.

Dans ce cadre, la stratégie de développement durable de la ville s'articule autour des orientations générales suivantes :

- **Une ville attractive pour renforcer la place de Redon comme ville-centre de Redon Agglomération et du Pays de Redon - Bretagne Sud.**
- **Une ville patrimoniale renforçant son identité et valorisant son image.**
- **Un bassin de vie en progression démographique, offrant à ses habitants un large choix de services et d'équipements publics et privés.**
- **Un bassin d'emploi poursuivant l'accueil d'activités tournées vers le commerce, les services, le tertiaire, l'artisanat, l'industrie et le tourisme.**
- **Une ville s'engageant dans une démarche de développement urbain durable, en privilégiant une approche environnementale de l'urbanisme.**
- **Une ville favorisant le renouvellement urbain et la mixité des fonctions, notamment dans le centre-ville (habitat, commerce, services, tertiaire, équipements...).**
- **Une ville proposant un réseau et une offre de transports adaptés aux besoins des habitants et favorisant l'usage des modes doux (transports en commun, deux roues, marche à pied...).**

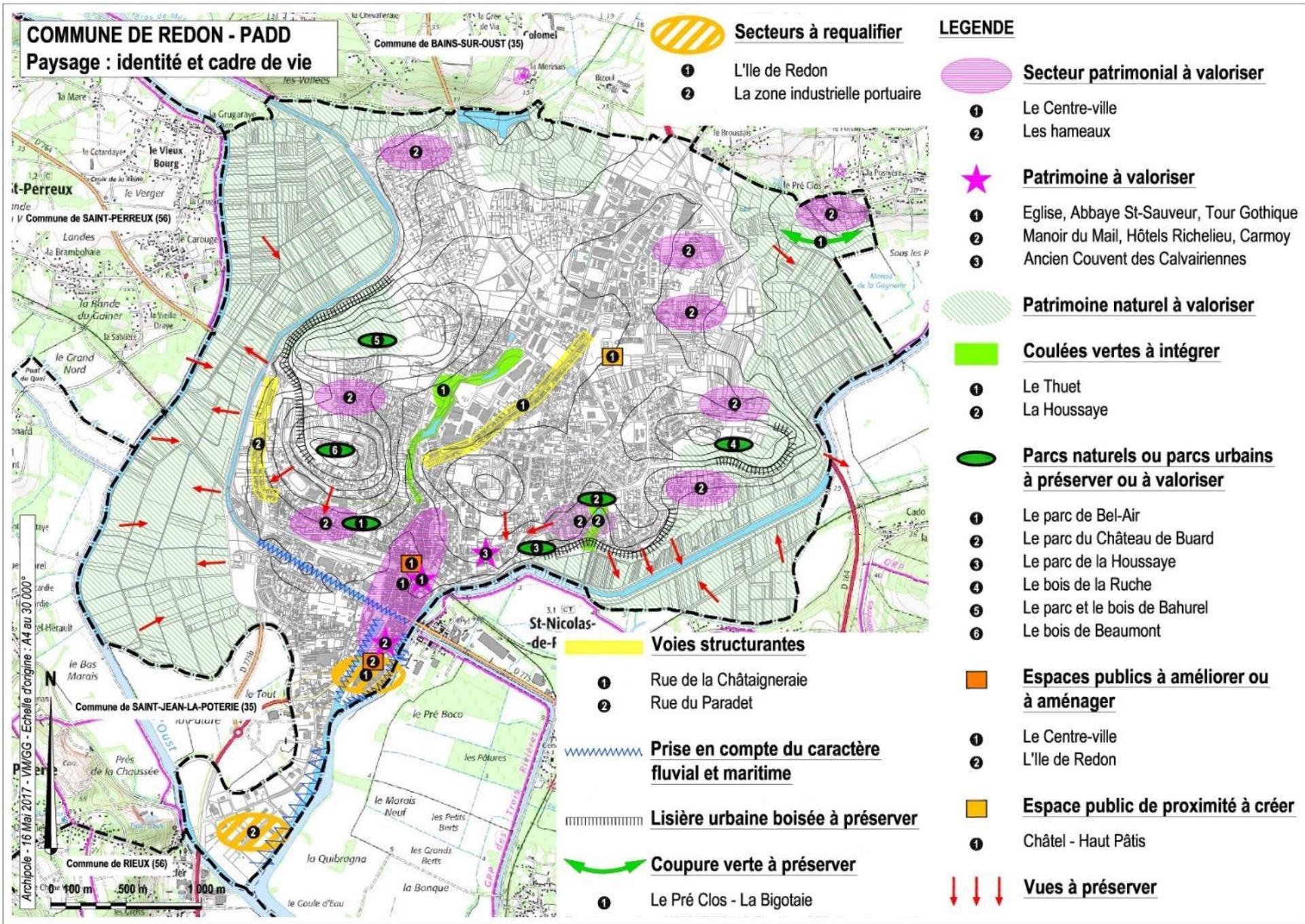
LES ENJEUX

Le PADD s'inscrit dans une perspective de **développement durable** et répond aux principes de la Loi SRU (voir article L. 101-2 du code de l'urbanisme), à savoir :

- L'équilibre entre :
 - a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
 - b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, la lutte contre l'étalement urbain ;
 - c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
 - d) La sauvegarde des ensembles urbains et la protection, la conservation et la restauration du patrimoine culturel ;
 - e) Les besoins en matière de mobilité ;
- La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;
- La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;
- La sécurité et la salubrité publiques ;
- La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;
- La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables ;
- La promotion du principe de conception universelle pour une société inclusive vis-à-vis des personnes en situation de handicap ou en perte d'autonomie dans les zones urbaines et rurales.

Ainsi, le développement de Redon à l'horizon 2030 s'articule autour des enjeux suivants :

- **affirmer l'identité de Redon en renforçant l'image d'une ville historique au caractère fluvial et maritime, en valorisant ses atouts patrimoniaux**, en développant un aménagement qualitatif de **son centre-ville**,
- **donner priorité au renouvellement urbain et maîtriser le développement de l'urbanisation nouvelle**, avec une approche durable et environnementale, en poursuivant la démarche de requalification des logements existants,
- **promouvoir la mixité des fonctions dans le centre-ville** en recherchant un équilibre entre l'habitat, le commerce, le tertiaire, les services et les équipements publics ou privés, notamment sur les sites de renouvellement urbain identifiés tels que le quartier Gare Sud et l'île de Redon,
- **accueillir et intégrer les nouveaux habitants** pour répondre aux perspectives de croissance définies dans le SCoT,
- **créer les conditions d'un développement harmonieux des quartiers privilégiant la qualité du cadre de vie et contribuant à renforcer le lien social entre les habitants**,
- **conforter le dynamisme des zones d'activités**, notamment artisanales et commerciales,
- **développer une politique tournée vers le tourisme** en s'appuyant sur les atouts patrimoniaux (bâti et paysage),
- **concilier les besoins de développement et la protection de la partie plus rurale du territoire communal**,
- **préserver les espaces naturels et environnementaux, les grandes entités paysagères, et faciliter les liens entre la ville et les espaces naturels environnants**,
- **intégrer les risques technologiques et d'inondations dans tout projet concernant l'aménagement d'un secteur ou d'un quartier**,
- **promouvoir une politique équilibrée des déplacements** dans une logique de développement durable, en favorisant les moyens de transport alternatifs à la voiture (modes doux...),
- **organiser le territoire pour mieux gérer les flux automobiles** et maîtriser ses évolutions.



➔ LES ORIENTATIONS DECLINEES PAR THEMES

PAYSAGE : IDENTITÉ ET CADRE DE VIE - VALORISER LES ATOUTS PATRIMONIAUX ET LES ESPACES PUBLICS

1. OBJECTIFS

La Ville de Redon souhaite valoriser les espaces naturels ayant une réelle valeur paysagère (le patrimoine vert et bleu) afin de contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et renforcer son image. Dans les usages, la proximité de la ville et des marais, ainsi que la présence de bois et de cours d'eau dans le tissu urbain favorisent cette relation entre les habitants et les secteurs naturels. Sur le plan paysager, les coteaux boisés jouent un rôle de premier plan dans la perception de la ville dans le grand paysage, notamment depuis les marais.

Plusieurs points peuvent faire l'objet d'une réflexion approfondie :

- des espaces publics manquant parfois de convivialité
- un manque de lisibilité du centre-ville (le port, le secteur Gare, l'île de Redon...)
- une image de la ville, liée à l'environnement naturel, insuffisamment mise en valeur
- une organisation des modes de déplacement centrée actuellement sur l'automobile

Ces points seront abordés dans les thèmes développés dans le PADD sous différentes formes mais il apparaît aujourd'hui que l'amélioration du cadre de vie des habitants est liée en grande partie à la qualité urbaine, architecturale et environnementale.

Le PLU doit contribuer à valoriser et à renforcer les atouts de la ville en proposant des actions dans les domaines suivants :

- le centre-ville
- les espaces publics
- les entrées de ville
- le patrimoine

Des aménagements d'espaces publics structurants sont nécessaires pour conforter l'image de la ville. Ceci permet aussi de valoriser son cadre de vie et de créer des lieux d'échanges et de rencontres.

Les nouveaux aménagements d'espaces publics devront permettre de valoriser le port et toute la fonction fluviale et maritime, ainsi que le patrimoine bâti, de tirer parti de la proximité immédiate des marais et de renforcer le caractère patrimonial du centre-ville. C'est en reliant ces différentes entités revalorisées que l'image du centre-ville et au-delà, de la ville toute entière, pourra évoluer.

A l'échelle des quartiers, l'amélioration du cadre de vie au quotidien passe aussi par l'amélioration du lien entre la ville et les espaces naturels de proximité et notamment des bois et coulées vertes insérés dans le tissu urbain.

2. ACTIONS

L'identité communale est constituée d'une richesse patrimoniale tant architecturale, urbaine que naturelle :

- **Centre-ville** avec ses différentes facettes (le centre historique, le port, l'île de Redon...).
- **Monuments Historiques** (édifices classés ou inscrits) : l'Eglise et l'Abbaye Saint-Sauveur, la Tour Gothique (clocher isolé), l'Hôtel Richelieu, l'Hôtel Carmoy, le Manoir du Mail et l'ancien Couvent des Calvairiennes.
- **Patrimoine urbain bâti** (maisons à pans de bois, maisons d'armateurs, Greniers à sel, châteaux, manoirs, villas...) et autres éléments du **petit patrimoine** (lavoirs, calvaires, barge du Val...) ainsi que les anciens hameaux (Mussain, la Porte, le Chêne Milan, la Riaudaie, la Bigotaie, Beaurepaire, la Houssaye, le Val, Codilo...) qui constituent autant d'éléments de l'histoire locale dont la mise en valeur est également un atout majeur pour la ville.
- **Patrimoine fluvial et maritime**, lié à la Vilaine et au Canal de Nantes à Brest creusé au XIX^{ème} siècle : bassin à flots (ancien port marchand aujourd'hui port de plaisance), chemins de halage, écluses, "pont de la Ville" prolongeant la rue du Port, ancien pont tournant...
- **Patrimoine naturel** : bois, parcs, jardins et arbres remarquables, ainsi que les zones naturelles sensibles (marais de la Vilaine et de l'Oust, massifs boisés de la Ruche, de Bahurel et de Beaumont) qui forment la silhouette caractéristique de Redon perceptible dans le grand paysage.

Pour préserver plus efficacement et mettre davantage en valeur le patrimoine redonnais dans toutes ses composantes (patrimoine urbain, architectural, paysager et environnemental), la Commune a pour objectif de créer un Site Patrimonial Remarquable (SPR). Il s'agit d'un nouvel outil de protection et de valorisation du patrimoine urbain et paysager, créé par la loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine.

L'identité de Redon se perçoit depuis les marais, notamment les coteaux boisés qu'il convient de protéger car ils participent à la bonne intégration de la ville dans son environnement. Redon se perçoit également dès ses entrées de ville et leur traitement est essentiel dans la perception de l'image qualitative de la commune, d'un point de vue paysager et environnemental. C'est pourquoi les entrées de ville méritent une attention particulière au niveau de leur aménagement. Il en est de même pour certaines voies structurantes, et en particulier :

- **L'entrée de ville Ouest au niveau de la rue du Paradet** : Son aménagement routier ne laisse pas deviner la proximité des anciens faubourgs de Redon. Un aménagement plus urbain donnerait à lire la proximité du cœur de la commune. Une attention particulière pourra être portée sur l'intégration paysagère de l'usine de production d'eau potable.
- **La rue de la Châtaigneraie** : il s'agit d'une portion de l'un des axes principaux de la ville, qui permet d'accéder au centre-ville à partir de l'entrée nord de la ville. Cet axe dessert les zones d'activités et commerciales nord, ainsi que plusieurs quartiers d'habitation. Le tronçon rue de la Châtaigneraie mériterait un aménagement plus qualitatif.

Les occupations et pratiques passées de certains quartiers de la ville engendrent des espaces urbains dont la mutation est à maîtriser et à qualifier. Ce sont des sites au positionnement stratégique en termes de composition urbaine et d'animation des espaces publics comme lieux de vie. Il s'agit :

- **Du centre-ville** constitué d'une succession d'espaces publics de qualité et de statut différents. Afin de conforter la fonction de centralité, il est important que les espaces publics du centre-ville participent à l'attractivité des lieux en complément des activités existantes et à venir (commerces, services, équipements...) et que la place des différents usagers soit prise en compte.
- **Du quartier Gare** qui connaît une évolution importante avec la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal et la construction d'un passage souterrain pour les piétons entre la Gare située au nord des voies ferrées et le parc Anger au Sud. Les travaux du PEM permettent de réorganiser le tissu urbain autour de la Gare pour répondre aux nouveaux besoins (stationnement, modes de transports alternatifs, accès à la gare, espaces de bureaux, de commerces, de services, habitat...) et accompagner la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes.
- **De l'île de Redon** située à la pointe Sud du centre ancien historique. Cette friche industrielle a commencé à être réaménagée (construction d'un cinéma, aires de stationnement...). Son aménagement doit se poursuivre en s'inscrivant en continuité de l'urbanisation existante mais également en relation avec son positionnement stratégique entre la Vilaine et le Port. Ceci doit mettre en valeur le rapport au fleuve qui a historiquement marqué le développement de Redon (tant dans sa forme et sa fonction que dans son architecture). Par ailleurs, le projet à l'échelle intercommunal « *Confluences 2030* », mené conjointement par Redon agglomération et les communes de Redon et Saint-Nicolas-de-Redon permettra de définir les principes d'aménagement sur les quartiers portuaires et en particulier l'île de Redon.

En outre, dans le cadre de la création du **nouveau quartier du Châtel - Haut Pâtis** (ZAC), la ville souhaite créer un espace public de quartier pour développer la vie locale, facteur de lien social et d'échange entre les habitants. Il s'agit également de valoriser le cadre de vie par un aménagement qualitatif des espaces publics, la création de liaisons douces... et de renforcer ainsi la cohérence de ce futur quartier.

La partie Sud du territoire communal a un caractère fluvial et portuaire très marqué ; diverses activités industrielles, artisanales et portuaires se sont implantées dans cette partie du territoire du fait du rapport fonctionnel à la Vilaine. La pointe sud de la zone industrielle portuaire doit faire l'objet d'une renaturation. Le reste de la zone pourrait être amélioré par un traitement qualitatif des espaces publics.

Le caractère fluvial et maritime de cette partie Sud du territoire se poursuit jusque dans le centre-ville en suivant le bassin à flots (port). Il est important que les différents aménagements qui interviendront sur l'île de Redon participent à renforcer le caractère fluvial de ce site.

Il s'agit ainsi de :

- **Concevoir des aménagements valorisant le rapport à la Vilaine et au canal**, notamment pour les cheminements doux, les vues offertes... Ceci permettra d'étendre l'animation du centre-ville vers le sud et de donner une nouvelle dimension à la Ville de Redon.
- **Organiser la localisation de services et d'équipements** pouvant bénéficier ou tirer avantage de la proximité de l'eau (activités touristiques, activités liées au port...).

L'objectif est que le Canal de Nantes à Brest et la Vilaine deviennent une entrée du centre-ville à part entière. Les abords de la Vilaine, du canal et du port participent à la dynamique du centre-ville par leur attrait touristique et leur rôle d'animation complémentaires en développant les activités liées au port directement ou de manière induite.

Au cœur de l'espace aggloméré et en périphérie existent également des espaces naturels qui participent à l'identité et au paysage urbain de la Ville. Ce sont des parcs naturels ou urbains, boisements et coulées vertes situés en marge ou au cœur des secteurs construits. Ils constituent souvent le prolongement, à l'intérieur des zones urbanisées, d'espaces naturels sensibles plus vastes. Leur qualité paysagère ou environnementale doit être préservée, renforcée et valorisée afin de garantir la poursuite de leur accessibilité, partielle ou totale, par le public.

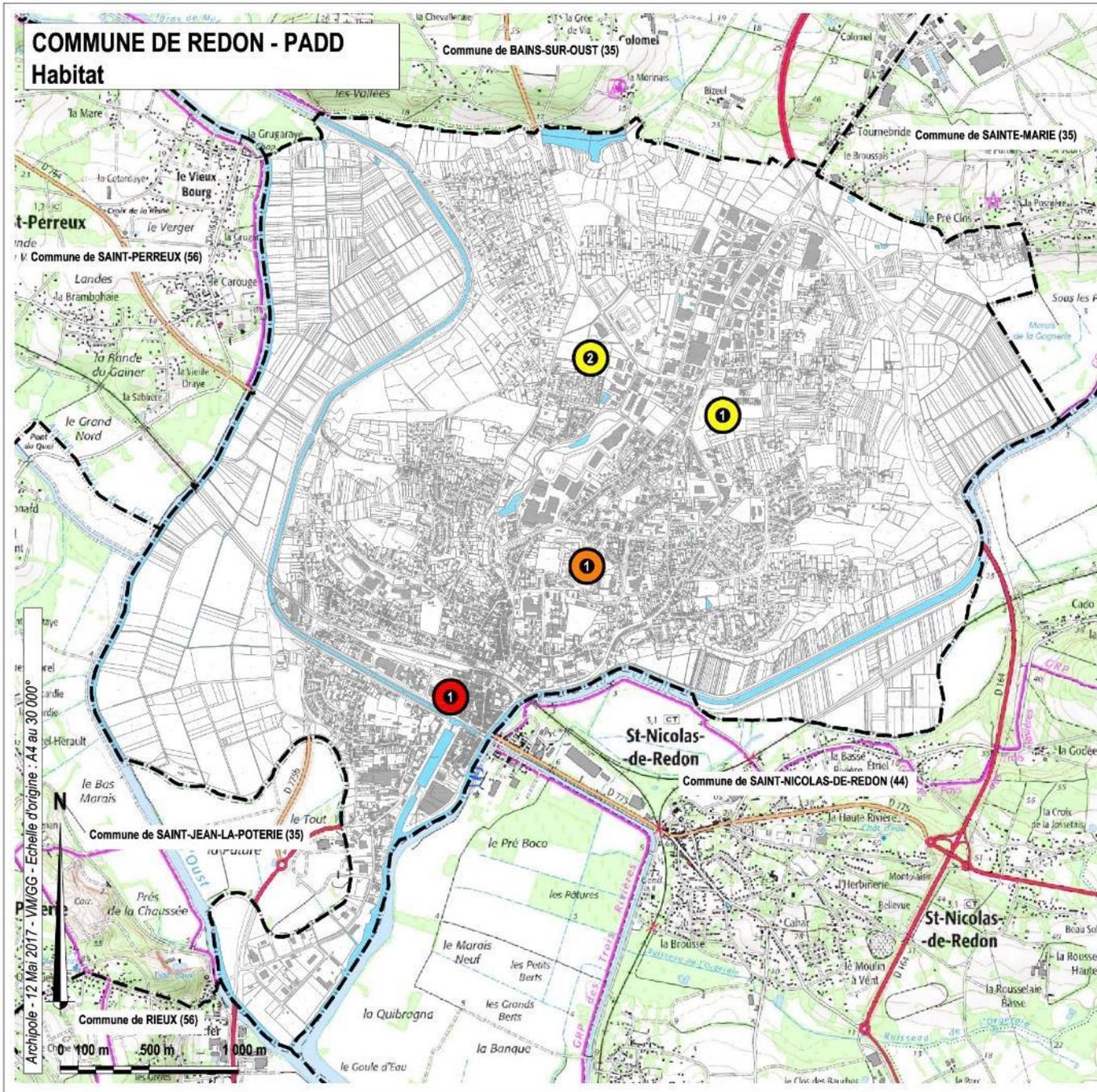
▪ **Parcs naturels ou parcs urbains à préserver ou à valoriser :**

- Le parc de Bel-Air
- Le parc du Château de Buard
- Le parc de la Houssaye (propriété privée)
- Le bois de la Ruche
- Le parc et le bois de Bahurel
- Le bois de Beaumont

▪ **Coulées vertes à préserver ou à valoriser :**

- Le Thuet
- La Houssaye

L'urbanisation de Redon est encadrée par les espaces naturels et la Rocade Est. Cependant un hameau isolé existe au-delà de la voie de contournement ; il s'agit du hameau de la Bigotaie. Afin de ne pas dénaturer le caractère rural de ce hameau, il convient de marquer et de préserver une coupure verte au niveau de la limite actuelle de l'urbanisation du hameau.



LEGENDE

● Secteur de renouvellement urbain

Le Centre-ville :

① Le centre-ville est ses extensions

● Site de renouvellement urbain

① Bellevue / Lanrua

● Sites d'extension urbaine

① Le Châtel - Haut Pâtis

② Bocudon

HABITAT - ACCUEILLIR ET INTÉGRER LES NOUVEAUX HABITANTS

1. OBJECTIFS

L'objectif de la politique de Redon en matière d'habitat est de rendre le logement accessible à tous et d'organiser la mixité sociale dans le parcours résidentiel. Elle doit garantir l'équilibre dans l'utilisation des espaces et la diversité de l'habitat.

La Ville de Redon connaît une stagnation de sa population depuis plusieurs années. L'accueil de nouveaux habitants doit donc être un objectif prioritaire, en s'inscrivant dans les perspectives de croissance définies par le SCoT et en développant un urbanisme attractif, qualitatif et diversifié. Le SCoT du Pays de Redon - Bretagne Sud fixe pour objectif à la ville de Redon une croissance de population de 3 063 habitants, en partant de 9 601 habitants en 2006 pour atteindre 12 664 habitants en 2030.

Pour accueillir cette population nouvelle, le SCoT préconise la production, entre 2006 et 2030, de 1 459 logements, dont au minimum 25 % en zone urbaine et le reste dans les zones d'extension de l'habitat, dites zones "AU". En outre, dans ces zones à urbaniser, le SCoT impose une densité moyenne communale de 25 logements / hectare.

L'objectif démographique du Programme Local de l'Habitat (PLH) 2015-2020 de Redon Agglomération, va dans le même sens pour Redon que celui affiché par le SCoT : sur la période 2015-2020, la population passerait de 9 353 habitants à 9 977 habitants.

Le PLU intègre les objectifs démographiques du SCoT et du PLH, et prend en compte la légère baisse de population observée sur Redon depuis 2008. Par conséquent le PLU fixe un taux prévisionnel de croissance annuel de 1,1. Sur cette base, et en partant de l'estimation de l'INSEE d'une population de 8 914 habitants au 1^{er} janvier 2015, la ville atteindrait une population de 9 211 habitants en 2018 et de 10 504 habitants en 2030, soit une augmentation de 1 293 habitants sur la période 2018-2030.

En retenant l'hypothèse que le taux de desserrement des ménages continuera légèrement de diminuer, on passera de 2 personnes par foyer en 2018 à 1,95 en 2030. Ainsi, sur la durée estimée du PLU, soit 12 ans (2018-2030), l'objectif est de produire 781 logements, dont au minimum 195 logements dans le tissu urbain existant (25 %).

La Commune s'inscrit donc dans une politique volontariste d'urbanisation équilibrée entre renouvellement urbain et extension urbaine.

C'est par une maîtrise de son développement, en cohérence avec les objectifs du SCoT du Pays de Redon - Bretagne Sud, associée à une densité urbaine favorisant la mixité entre différents types d'habitat (collectif, individuel, intermédiaire), que peut être évité l'étalement urbain.

La densité permet de faire de la ville un lieu d'échanges et de rencontres, la volonté étant d'aménager et de penser des formes urbaines qui offrent à tous une liberté de choix en ce qui concerne le statut d'occupation, mais également la typologie et la localisation des logements.

Pour limiter la consommation des terres agro-naturelles, le PADD fixe pour la période 2018-2030 (12 ans) une limite d'environ 21 hectares de zones à urbaniser (AU) en extensions dédiées à l'habitat.

Par ailleurs, la ville de Redon dispose aujourd'hui d'environ 20% de **logements sociaux** dont 14,3% de logements HLM. Le parc locatif social est aujourd'hui composé essentiellement de logements collectifs et la plupart de ces logements sont concentrés dans quelques quartiers tels que Bellevue ou Lanrua.

Par conséquent, la volonté de la Commune est de déconcentrer l'habitat social, en diminuant notamment le nombre de logements sociaux dans les quartiers Bellevue / Lanrua ; et de favoriser la construction de nouveaux logements sociaux de qualité, mieux répartis entre les différents quartiers de la Ville, plus diversifiés (développement du parc de logements individuels) et répondant à la demande actuelle en terme de typologie.

La réhabilitation de logements sociaux dans les quartiers de Bellevue et Lanrua, ainsi que rue de la Gare, a également été réalisée ces dernières années.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) couvrant la période 2015-2020 prévoit la création de 67 logements sociaux, dont 25% de PLAI (prêt locatif aidé d'intégration) et 75% de PLUS (prêt locatif à usage social).

La commune de Redon se donne pour objectif de mieux répartir le logement social sur son territoire et de maintenir un taux de 20% de logements sociaux par rapport à l'ensemble de son parc de logement.

Afin de mener à bien cette politique en matière d'habitat, il convient de :

- **Proposer une offre de logements diversifiée** : taille, type, prix, accès, public ...
- **conforter l'urbanisation au sein d'un périmètre aggloméré cohérent et renforcer le centre-ville** (poursuite des opérations de renouvellement urbain dans le centre-ville, densification des quartiers d'habitat diffus tels que les secteurs de la Porte, le Chêne Milan, la Vieille Ville, la Haudy et le Champ Rond, définition de la limite agglomérée Nord-Est de la Ville au niveau de la rocade).
- **proposer des secteurs d'extension de l'habitat**, en cohérence avec les exigences du SCoT en termes de densité urbaine et de surfaces ouvertes à l'urbanisation.
- **maîtriser les coûts du foncier** en proposant différents secteurs de développement et permettre ainsi une offre optimale et diversifiée, ainsi qu'une maîtrise foncière adaptée,
- **favoriser les opérations de réhabilitation** des quartiers anciens et des quartiers d'habitat social ; **assurer une requalification urbaine** de ces quartiers,
- **assurer une meilleure répartition du logement social** à l'échelle de la ville ; **développer une nouvelle offre de logements locatifs sociaux individuels**,
- **éviter l'habitat dispersé et linéaire le long des voies de circulation**,
- **prendre en compte les formes urbaines existantes** et en particulier prévoir une densité d'habitat progressive du centre (centre-ville, quartier Gare, île de Redon...) vers la périphérie de la ville,
- **améliorer la sécurité routière** à travers les projets de renouvellement urbain et intégrer cette problématique dans les nouvelles opérations d'urbanisme.

Pour répondre au problème de vacance constaté dans de nombreux logements du centre-ville de Redon, Redon Agglomération a mis en œuvre une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sur l'ensemble du territoire communautaire, avec un volet spécifique Renouvellement Urbain sur deux secteurs du Centre-ville : le quartier Grande Rue et le quartier Notre-Dame. L'objectif est d'apporter une aide aux logements du parc privé pour lutter contre l'habitat insalubre, notamment par la réhabilitation thermique et l'adaptation des logements.

Les projets d'aménagement doivent intégrer d'une part, les évolutions sociologiques et d'autre part, la gestion des équilibres de quartier permettant le maintien de liens sociaux entre publics différents. Il est donc nécessaire de prendre en compte les besoins spécifiques des populations : les jeunes, familles, personnes âgées, personnes en situation de handicap.

2. ACTIONS

Les futures opérations d'urbanisme devront tout particulièrement prendre en compte, lors de l'élaboration du projet, la dimension du développement durable, tant dans les principes d'aménagement retenus (déplacements doux, gestion des eaux pluviales, gestion et valorisation des déchets...) que dans la conception des bâtiments (objectifs énergétiques...).

Par ailleurs, la Ville souhaite améliorer et développer l'habitat, en particulier par les actions suivantes :

- **Le renouvellement urbain de secteurs et sites en mutation :**

- **LE CENTRE** : renouvellement urbain de plusieurs sites identifiés (le quartier Gare Sud, l'île de Redon) ou susceptibles d'évoluer à terme et présentant un enjeu important pour le développement de l'habitat, tel que l'îlot urbain situé rue des Ecoles / rue du Tribunal, mais aussi le quartier du Châtelet (secteur concerné par le risque d'inondations au sein duquel les habitations pourraient faire l'objet de travaux de protection individuelle contre les crues, dans le cadre d'une opération spécifique visant à réduire la vulnérabilité de constructions dans ce secteur)...
- **BELLEVUE / LANRUA** : opération de rénovation et de requalification urbaine de ces quartiers (démolition et réhabilitation de logements existants, construction de nouveaux logements) ; l'objectif étant de mieux répartir le logement social à l'échelle de la ville en réduisant la part du logement social présent sur Bellevue / Lanrua.

- **Les opérations d'extension de l'urbanisation :**

- **LE CHATEL - HAUT PATIS** : opération encadrée par une procédure de ZAC¹ prévoyant un programme mixte à dominante habitat (première tranche en cours de réalisation).
- **BOCUDON** : poursuivre l'aménagement vers le Nord de l'opération déjà réalisée pour conforter la cohérence de ce secteur.

- **La densification urbaine :**

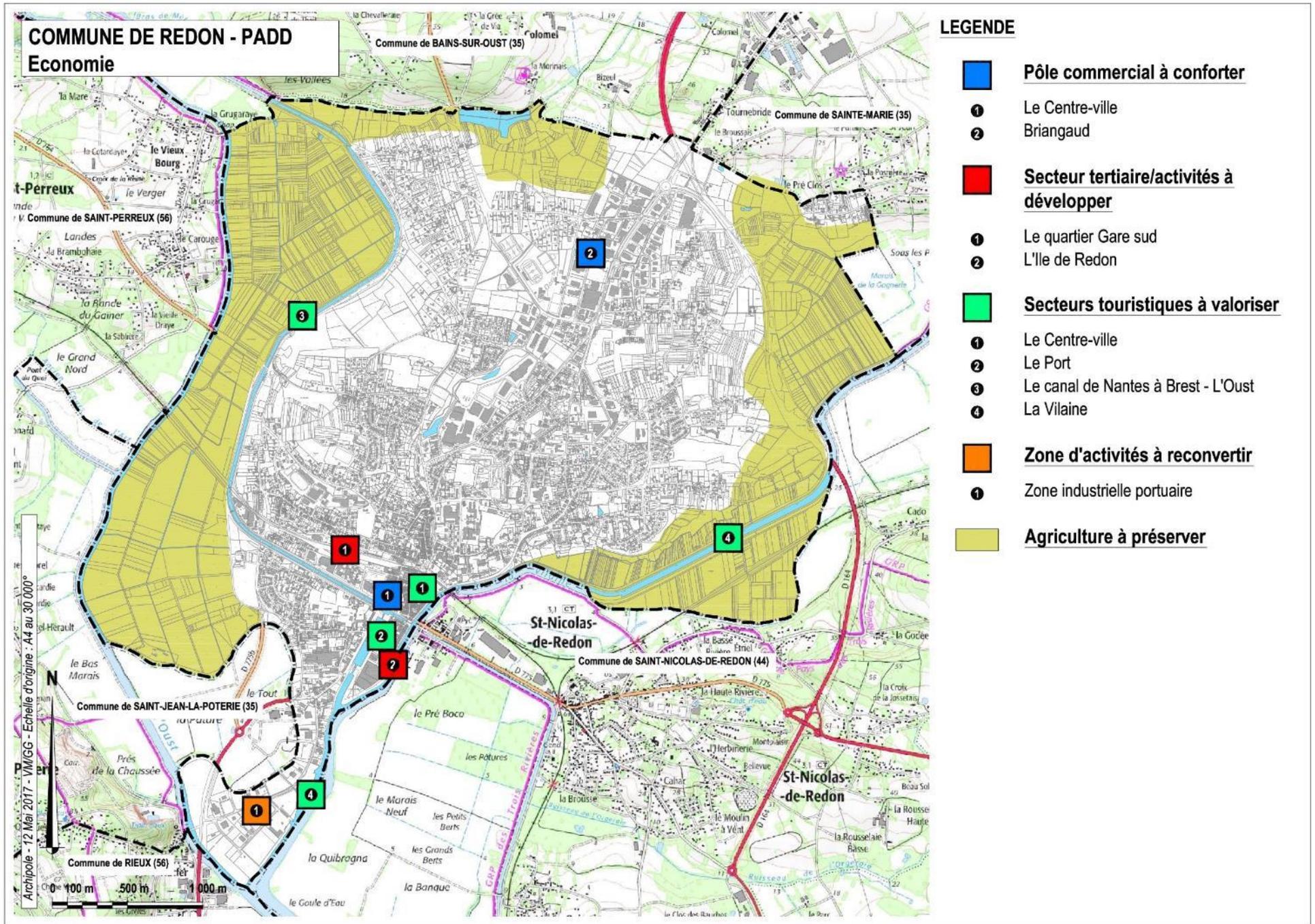
Elle concerne l'ensemble des secteurs urbanisés, et plus particulièrement les secteurs d'habitat diffus situés au nord de la commune, au sein desquels le potentiel de densification est important (existence de parcelles libres non bâties, possibilité de division de terrains bâtis de grande superficie) : **LA PORTE, LE CHENE MILAN, LA VIEILLE VILLE, LE CHAMP ROND, LA HAUDY, LA DIACRAIS...**

L'urbanisation des zones d'extension de l'habitat devra se réaliser dans le cadre de projets d'aménagement d'ensemble et cohérents, prenant en compte leur environnement naturel et urbain afin de s'intégrer au mieux dans le tissu existant. La création d'éco-quartiers et/ou d'opérations d'habitat partagé sur ces sites sera également encouragée.

Enfin, les projets d'aménagement contribueront à définir une limite à l'extension de l'urbanisation et à marquer la transition entre les secteurs bâtis et les espaces naturels et agricoles environnants.

¹ Les "Zones d'Aménagement Concerté" sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains bâtis ou non bâtis.





ACCUEIL ÉCONOMIQUE - FAVORISER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL

1. OBJECTIFS

La Ville souhaite s'inscrire dans une dynamique communautaire pour garantir la pérennité des activités présentes sur son territoire et assurer le développement de nouvelles activités tertiaires, artisanales et industrielles. Cette politique lui permettra de **renforcer son rôle de ville-centre de Redon Agglomération**. La commune veut également **affirmer son rôle de pôle commercial majeur à l'échelle du Pays de Redon - Bretagne Sud**, en concordance avec les orientations du SCoT.

Ainsi, les objectifs sont les suivants :

- **renforcer le dynamisme commercial, tertiaire et touristique du centre-ville,**
- **conforter le pôle commercial existant route de Rennes,**
- **assurer le développement d'activités tertiaires à proximité de la Gare,**
- **reconvertir à terme la zone industrielle portuaire, située au Sud de la Commune, pour partie en espace naturel compte tenu de sa localisation en zone inondable et pour partie en zone dédiée aux activités portuaires, fluviales et nautiques** (sous réserve qu'elles soient compatibles avec le risque de crues).

Il s'agit de poursuivre le développement du secteur tertiaire dans **le quartier de la Gare**, les activités tertiaires étant adaptées au tissu urbain à proximité du centre-ville et permettant d'accompagner la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Le Mans et Rennes.

Redon possède sur son territoire **de nombreux atouts touristiques** urbains et environnementaux. Sa politique déjà active sur le plan du tourisme doit se poursuivre notamment par le développement de l'offre culturelle et hôtelière, la mise en valeur des espaces publics et du patrimoine et l'amélioration des parcours touristiques en lien avec la trame verte et bleue, le fluvial et les marais.

L'activité agricole, même si elle représente un faible pourcentage des activités présentes sur Redon, doit également être prise en compte en cohérence avec les choix de développement de la ville et passe par la définition d'une limite entre territoire urbain et espace agro-naturel. Contenir le développement urbain, c'est garantir le maintien de l'activité agricole sur le territoire communal au-delà de la rocade et dans les marais.

Pour limiter la consommation des terres agro-naturelles, la commune s'engage sur la période 2018-2030 (12 ans) **à ne pas créer de zones à urbaniser (AU) en extensions dédiées à de l'activité ou du commerce.**

2. ACTIONS

- **Conforter les pôles commerciaux existants :**
 - **LE CENTRE-VILLE** : valoriser et conforter les commerces existants ; développer la vitalité et le dynamisme du centre-ville.
 - **BRIANGAUD** : développer l'orientation commerciale de cette zone d'activités, tout en lui conservant une vocation mixte artisanat et commerce, et conforter ainsi le pôle commercial existant au nord de Redon (zones commerciales de Cotard / Cap Nord et de Briangaud).
- **Développer le tertiaire et l'activité notamment à proximité du centre-ville :**
 - **LE QUARTIER GARE SUD** : en mutation, à vocation tertiaire et commerciale.
 - **L'ILE DE REDON** : en mutation, à vocation habitat, tertiaire et d'équipements culturels, touristiques et de loisirs.
- **Développer la vocation touristique des secteurs suivants :**
 - **LE CENTRE-VILLE** (centre historique, port et île de Redon) : aménagement des espaces publics, mise en valeur du patrimoine et développement d'une offre culturelle et hôtelière.
 - **LE CANAL DE NANTES A BREST - LA VILAINE - L'OUST** : mise en valeur des sites et des parcours touristiques et de promenades.

- **Reconvertir la zone industrielle portuaire située au Sud de la Commune :**

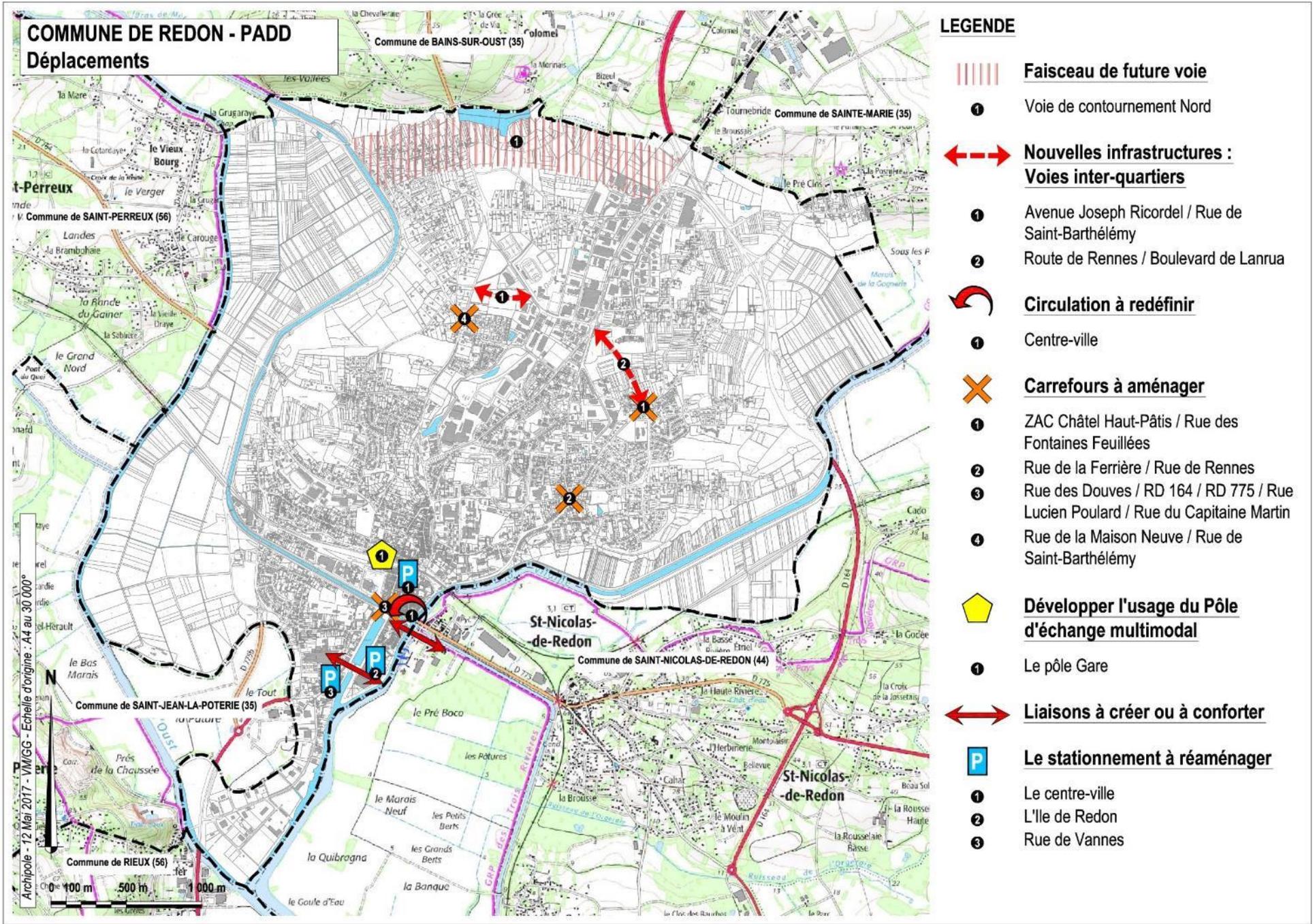
- **LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE** accueille diverses activités industrielles, artisanales, commerciales, touristiques (camping municipal), ainsi que des activités portuaires qui se sont installées dans cette partie du territoire compte tenu du rapport fonctionnel à la Vilaine.

Toutefois, du fait de sa localisation géographique à la confluence de l'Oust et de la Vilaine, la zone industrielle portuaire, qui a été construite dans le lit majeur de l'Oust, est fortement exposée au risque d'inondations.

C'est pourquoi, dans le cadre d'une démarche visant à la fois à limiter l'exposition des personnes et des biens au risque d'inondations, à reconquérir le lit majeur des cours d'eau et à restaurer des zones humides, l'Institution d'Aménagement de la Vilaine (IAV), en collaboration avec Redon Agglomération, mène une opération sur cette zone consistant à délocaliser les entreprises et, à plus long terme, à envisager une remise à l'état naturel de la partie Sud de cet espace urbanisé historiquement dans le lit majeur de l'Oust.

Seules resteront autorisées sur ce secteur les activités portuaires, en lien avec le Port de Commerce, ainsi que les activités fluviales et celles liées au nautisme, en lien avec le Port de Plaisance, sous réserve qu'elles soient compatibles avec les crues (hivernage à sec par exemple).

- **Prendre en compte l'activité agricole en maintenant des secteurs à vocation agricole (zone A) et en maîtrisant les secteurs d'ouverture à l'urbanisation.**



COMMUNE DE REDON - PADD
Déplacements

LEGENDE

-  **Faisceau de future voie**
-  Voie de contournement Nord
-  **Nouvelles infrastructures : Voies inter-quartiers**
-  Avenue Joseph Ricordel / Rue de Saint-Barthélémy
-  Route de Rennes / Boulevard de Lanrua
-  **Circulation à redéfinir**
-  Centre-ville
-  **Carrefours à aménager**
-  ZAC Châtel Haut-Pâtis / Rue des Fontaines Feuillées
-  Rue de la Ferrière / Rue de Rennes
-  Rue des Douves / RD 164 / RD 775 / Rue Lucien Poulard / Rue du Capitaine Martin
-  Rue de la Maison Neuve / Rue de Saint-Barthélémy
-  **Développer l'usage du Pôle d'échange multimodal**
-  Le pôle Gare
-  **Liaisons à créer ou à conforter**
-  **Le stationnement à réaménager**
-  Le centre-ville
-  L'Ile de Redon
-  Rue de Vannes

DÉPLACEMENTS - ASSURER LA MOBILITÉ POUR TOUS

1. OBJECTIFS

La politique de la Ville en matière de déplacements doit conduire, quel que soit le mode de transport pris en compte, à **renforcer le niveau de sécurité pour l'ensemble des usagers** et à **rendre la ville accessible à tous**, notamment aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes.

La croissance de Redon doit se conjuguer avec une **amélioration de la circulation** et la **garantie de la mobilité pour tous**. Répondre au développement urbain et aux besoins en déplacement passe par des connexions routières, cyclables et piétonnes permettant à tout habitant d'accéder aux principaux équipements et services. L'enjeu est de conforter le maillage existant sur le territoire, d'assurer la jonction vers les axes hors commune et d'offrir une alternative aux flux de transit traversant Redon par son centre.

Le développement de Redon Agglomération et la mise à 2x2 voies de l'axe Rennes - Redon engendre une augmentation des échanges et des flux. Ce phénomène doit être pris en compte dans les modes de transports individuels et alternatifs.

Si l'objectif de poursuivre, à terme, le contournement de l'agglomération de Redon par le Nord ou par le Sud n'est pas remis en cause, le calendrier de ce projet n'est cependant pas jugé prioritaire par les maîtres d'ouvrage par rapport à d'autres projets d'investissements. Cette décision ne peut que faire perdurer les graves problèmes de circulation et de sécurité qui existent aujourd'hui, aussi bien sur le territoire de Redon que sur celui des communes limitrophes. De plus, ces problèmes risquent de s'aggraver à l'avenir compte tenu de l'augmentation constante du trafic routier.

C'est pourquoi la Commune souligne la **nécessité de créer une nouvelle voie de contournement au Nord de Redon** pour améliorer la gestion du trafic de transit et renforcer le niveau de sécurité, ainsi que pour diminuer les nuisances supportées par certains riverains.

Le centre-ville se caractérise par la juxtaposition de différentes entités, séparées par des limites physiques et naturelles (voies ferrées, voies d'eau...). L'objectif de la commune est de **renforcer le lien entre les différentes parties du centre-ville** au travers :

- d'opérations d'aménagement et de voirie
- d'une pacification des vitesses des véhicules
- d'un rééquilibrage de l'espace public au profit des modes doux

Sur le plan des transports ferroviaires, la mise en service en 2017 de la nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes constitue une opportunité de développement économique et touristique pour le Pays de Redon.

La Commune a anticipé cette évolution, avec la construction du **Pôle d'Echanges Multimodal** (PEM) qui permet une véritable insertion de la gare dans l'espace urbain du centre-ville en prévoyant l'accès pour les différents usagers, modes de déplacements ; l'accueil d'équipements et de services, le développement des activités tertiaires et du logement.

Le réseau de transports collectifs, qui existe partiellement aujourd'hui au niveau urbain, est un axe de développement important. A l'initiative de Redon Agglomération, une étude globale des déplacements à l'échelle du territoire communautaire, est actuellement en cours. Elle prendra notamment en compte le développement d'un véritable réseau de transport urbain en lien avec le PEM.

Il s'agit d'améliorer les déplacements pour tous, de proposer une réelle alternative à l'utilisation de la voiture, et d'offrir une bonne desserte de la ville et du Grand Redon.

Le réseau viaire est relativement bien organisé même si les voies inter-quartier pourraient être davantage développées.

Enfin, la ville a également pour objectif de **renforcer son maillage de liaisons douces** pour apporter plus de cohérence aux tronçons existants, améliorer l'accessibilité aux pôles générateurs de trafic (équipements, entreprises, commerces) ainsi qu'aux espaces de loisirs (espaces verts, marais et cours d'eau) en particulier depuis le centre-ville, valoriser les lieux de promenade ainsi que les pistes cyclables pour offrir une alternative à l'usage de la voiture.

Ces liaisons douces devront être connectées avec celles des communes limitrophes (Saint-Nicolas-de-Redon, Saint-Perreux, Rieux, Saint-Jean-la-Poterie, Bains-sur-Oust et Sainte-Marie) afin de permettre aux habitants de se déplacer aisément et de manière sécurisée entre ces différentes communes.

2. ACTIONS

Dans tous les modes de transports, la sécurité devra être prise en compte dès la conception des projets d'infrastructures et se poursuivre tout au long des études, jusqu'aux projets d'aménagement. Cette préoccupation doit être mise en œuvre à toutes les échelles du territoire et passe en particulier par l'aménagement de différents carrefours, tels que ceux de :

- la rue des Fontaines Feuillées (débouché au sud de la ZAC du Châtel Haut-Pâtis vers le centre-ville),
- la rue du Général de la Ferrière et la rue de Rennes,
- la rue de la Maison Neuve et la rue de Saint-Barthélémy,
- intersection entre la rue des Doves (RD 164), rue Lucien Poulard, quai de Brest (RD 164) et quai Surcouf (RD 775).

D'une façon plus générale, la gestion du trafic de transit sur l'ensemble du territoire communal et la problématique de la circulation dans le centre-ville (coexistence de la circulation locale et du trafic de transit) doivent faire l'objet d'une réflexion.

Autre action transversale : **renforcer les liens entre les différentes entités du centre-ville** séparées par des coupures physiques ou naturelles, par exemple entre le Port / le centre-ville / le quartier Notre-Dame ou encore entre l'île de Redon et le secteur du Châtelet. Ces renforcements pourront se faire lors d'opérations d'urbanisme, lors de projets d'aménagement de voiries existantes pour en améliorer les profils, ou par la mise en place de nouvelles infrastructures.

▪ Transports individuels

Le projet de poursuivre **le contournement de l'agglomération de Redon** n'est pas programmé à court terme et se heurte à des difficultés opérationnelles, tant par le Nord que par le Sud de la Ville (le tracé par le Sud se situant, de surcroît, hors du territoire communal).

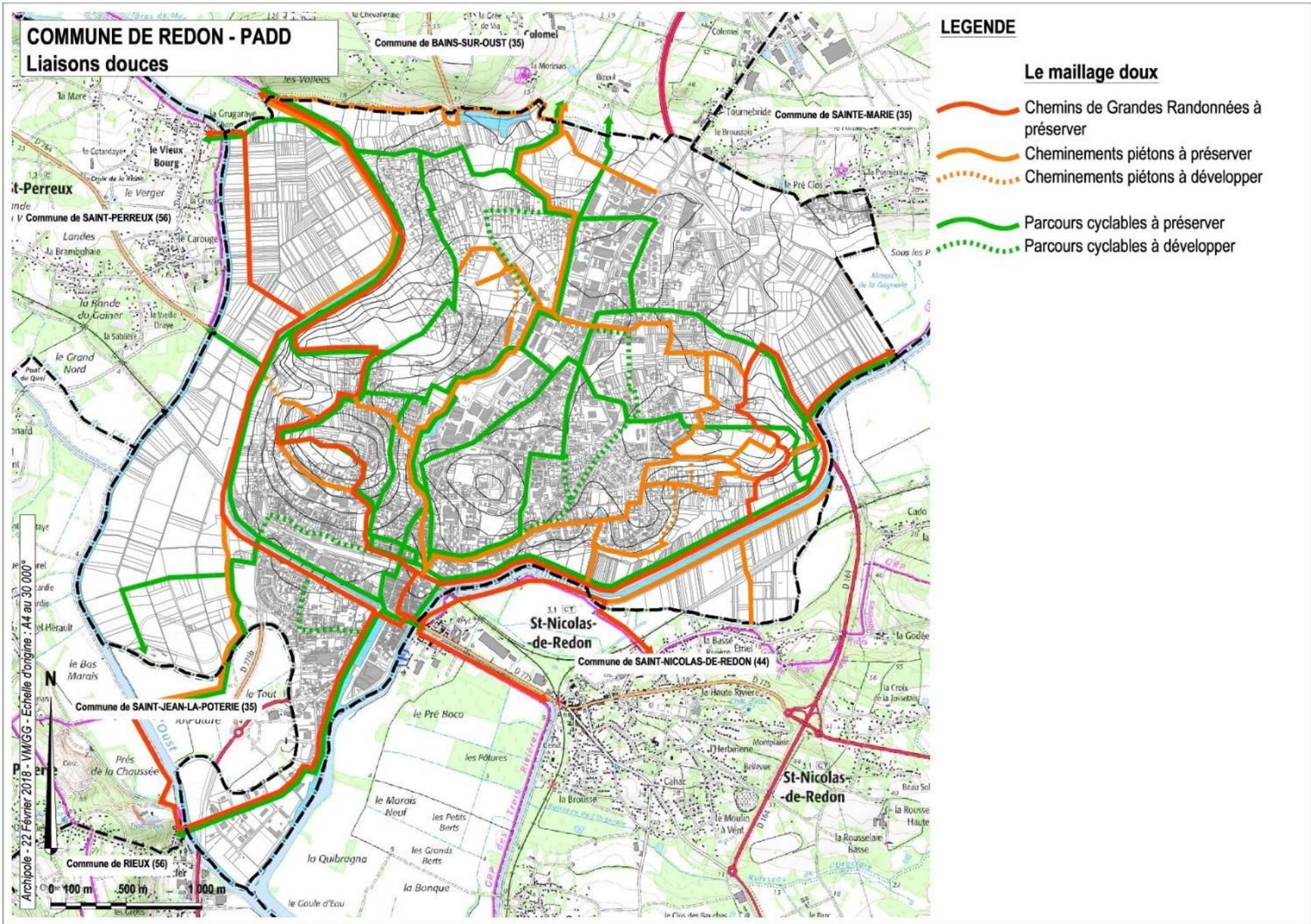
Toutefois, la Commune de Redon insiste sur la nécessité de construire une nouvelle **voie de contournement nord** entre la RD 177 (route de Rennes) et la RD 873 (route de La Gacilly), puis au-delà vers la RD 65 (secteur de la Marionnette), afin de créer un nouvel itinéraire de transit favorisant un trafic plus fluide, un niveau de sécurité renforcé pour les usagers et générant moins de nuisances pour les riverains.

C'est pourquoi la Ville affirme sa volonté que cette nouvelle infrastructure se réalise à l'avenir en faisant figurer dans le présent document un large faisceau de principe pour la future voie. Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure devra impacter à minima les zones humides existantes.

En ce qui concerne les liaisons inter-quartiers à créer à plus court terme :

- la ZAC du Châtel Haut-Pâtis en cours de réalisation prévoit la création d'une liaison inter-quartier reliant la route de Rennes au Boulevard de Lanrua.
- Dans le cadre de l'extension nord du secteur de Bocudon, une nouvelle voie permettra de relier l'avenue Joseph Ricordel à la rue de Saint-Barthélémy.

Lors de la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal, la problématique du stationnement et des liaisons douces piétons / vélos à proximité de la gare a été prise en compte afin de faciliter l'accès à la gare pour tous les usagers.



- **Transports collectifs et modes alternatifs (cheminements doux)**

La nouvelle Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Le Mans et Rennes, mise en service en 2017, permet de diminuer le temps d'accès aux grandes villes régionales (Rennes, Brest, Quimper...) depuis Paris. La Ville de Redon est également concernée par ce gain de temps de trajet, renforçant la connexion de Redon avec la Bretagne Sud. L'enjeu pour Redon, mais aussi pour l'ensemble du Pays de Redon, est de mettre à profit cette relation avec les autres métropoles régionales, et de s'en servir comme vecteur d'attractivité et de développement.

La création du Pôle d'Echanges Multimodal a permis d'aménager la gare et l'espace urbain environnant en un véritable point d'échanges multimodal facilitant l'accessibilité à la gare par tous les moyens de transport, notamment les transports en commun, tout en offrant aux usagers l'ensemble des services pouvant faciliter les échanges (interconnexions) entre les différents modes (train, car, bus, taxi, voiture, vélo, piétons).

La mise en place d'un réseau de transports en commun à l'échelle de Redon Agglomération permettrait d'offrir une alternative à l'usage de la voiture. Pour cela, une étude de faisabilité approfondie sur ce thème est engagée par Redon Agglomération depuis 2016.

Le covoiturage constitue un mode de déplacements relativement bien développé sur le territoire communal. Il s'agit de renforcer cette dynamique et d'améliorer la desserte en aires de covoiturage notamment à proximité des équipements et des voies structurantes.

Les déplacements piétons et cycles devront être sécurisés et pris en compte dans tout type d'aménagement urbain.

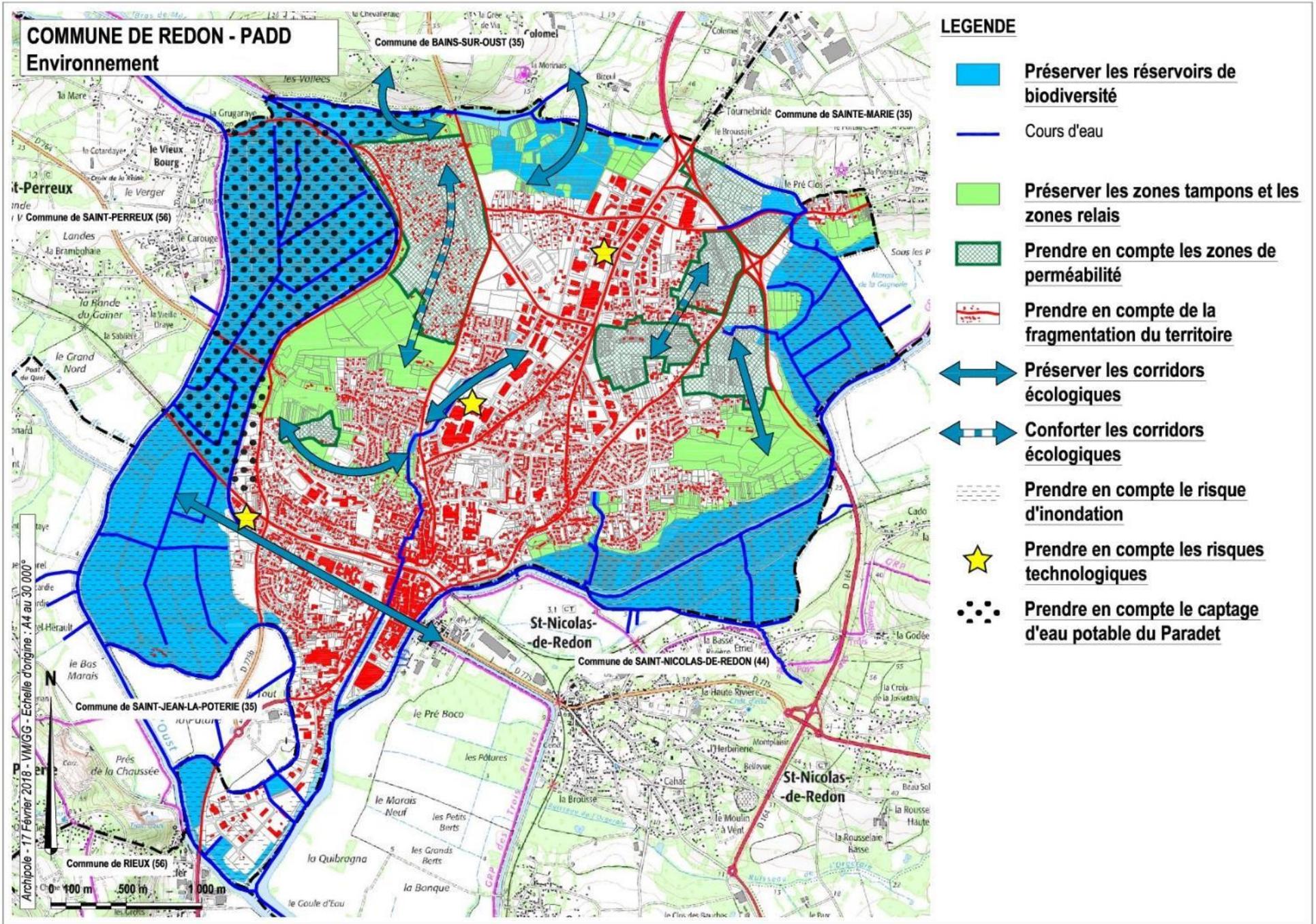
Les aménagements réalisés viseront notamment à faciliter l'accès aux itinéraires qui parcourent les vallées de la Vilaine et de l'Oust, à améliorer les liaisons entre les quartiers, l'accès aux équipements et la place des piétons en centre-ville.

Les nouveaux itinéraires devront permettre **d'assurer une meilleure continuité des cheminements piétons et cycles** au sein de la ville, mais également vers les communes périphériques (espaces de centralité, équipements...).

- **Stationnement, partage de l'espace public et accessibilité PMR**

L'offre et la gestion du stationnement dans le centre-ville et ses alentours devront être améliorées en s'appuyant sur les nouveaux espaces de stationnement du PEM. Il s'agira notamment de travailler sur les possibilités de mutualisation et de différenciation des usages et leur gestion dans le temps et dans l'espace public. Une attention devra être portée sur leur localisation, leur nombre et leur gestion (gratuit, payant, zones bleues...).

De plus, le partage de l'espace public est à améliorer afin de favoriser l'accès à tous les usagers (piétons, cycles, PMR, automobiles), mais aussi pour apporter une plus grande qualité à l'espace public, notamment dans les secteurs saturés par la présence de l'automobile.



ENVIRONNEMENT - *PROMOUVOIR UNE DEMARCHE ECOLOGIQUE ET UNE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE*

1. OBJECTIFS

La Ville de Redon souhaite mettre en place un programme d'actions visant à **protéger et à valoriser les espaces naturels** ayant une réelle valeur écologique (Trame Verte et Bleue) afin de contribuer à la qualité du cadre de vie des habitants et de favoriser la biodiversité. La recherche d'un équilibre entre les espaces naturels et les espaces urbains est le gage d'une ville durable. L'importance toute particulière des marais et des coteaux et buttes boisés, ainsi que l'ensemble du réseau hydrographique sur le plan environnemental, implique de continuer à préserver leur intégrité par des mesures de protection et de gestion respectant leur caractère naturel.

L'objectif affiché est donc de concilier les mesures de **protection de l'environnement** (en particulier au niveau des corridors écologiques), et de **mise en valeur des espaces naturels avec le maintien d'un lien entre la ville, les bois, le maillage bocager et les marais** en renforçant la lisibilité des accès et la qualité des parcours (programme d'entretien, conforter la cohérence du maillage des cheminements doux piétons / cycles...).

La mise en valeur des **espaces verts de proximité** fait également partie des objectifs de la Ville tant pour les espaces existants que pour les espaces à créer ou à développer dans le cadre de nouvelles opérations d'urbanisme.

2. ACTIONS

- **Identifier et protéger la Trame Verte et Bleue de Redon**
 - Identifier et protéger les espaces naturels sensibles
 - **Les espaces naturels de marais** (faisant l'objet de protection au titre de l'environnement notamment en site Natura 2000) sont des entités environnementales à préserver de toute urbanisation. Parallèlement elles sont à valoriser par l'exercice d'une activité agricole pérenne compatible avec le caractère sensible de ces sites.
 - **Les zones humides** présentent un intérêt écologique et biologique du point de vue de la préservation des espèces rares de la faune et de la flore. Elles doivent, à ce titre, être protégées. Les zones humides ont fait l'objet d'un inventaire communal en 2008, validé par la Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE Vilaine en avril 2016.
 - **Le réseau hydrographique principal** constitue une véritable trame bleue qu'il convient de valoriser en tant que corridors écologiques. Ceci doit pouvoir se conjuguer avec l'existence d'activités économiques, touristiques et de loisirs liées à ce caractère fluvial. L'actualisation de l'inventaire des cours d'eau sur le territoire des communes du bassin versant de la Vilaine aval, réalisé par l'IAV dans le cadre de la mise en œuvre du SAGE Vilaine, a été validé en mars 2016.

- Sauvegarder tant pour leur valeur environnementale qu'écologique, les abords des marais et les coteaux marqués par la présence de boisements et de maillage bocager. Une partie de la ville de Redon se situe dans un secteur prioritaire « phosphore » identifié dans le SAGE Vilaine. **La restauration du bocage** est une réponse à la lutte et à la dégradation du phosphore.
- Conforter la trame bocagère pour garantir la perméabilité écologique du territoire.
- Préserver et intégrer les coulées vertes (le Thuet et la Houssaye) comme éléments structurants de la Trame Verte et Bleue.

- **Protéger la ressource en eau afin de mieux gérer la qualité de l'eau**

- Préserver les fonctionnalités hydrauliques et les connexions écologiques (marais, zones humides...) qui disposent de plusieurs rôles en faveur de la qualité de l'eau : dégradation des micro-polluants, stockage du carbone, protection contre l'érosion...
- Assurer la **protection du captage d'eau potable** du Paradet qui alimente la ville de Redon. Les périmètres de protection immédiate et rapprochée mis en place autour des installations de captage ont été définis par arrêté préfectoral du 28 octobre 2008.
- Assurer une gestion alternative des eaux pluviales.
 - Inciter à la mise en œuvre de **techniques alternatives de rétention des eaux pluviales** telles que la rétention à la parcelle, les techniques de construction alternative type toit terrasse, les chaussées réservoir, les noues.
 - Renforcer le **principe de limitation de l'imperméabilisation** des sols afin de lutter contre le ruissellement.

- **Prendre en compte les risques naturels et technologiques**

- Intégrer le risque inondation.

Le bassin de la Vilaine connaît des crues lentes de plaine provoquées par une saturation des sols en eau liées à un cumul de pluie, suivi d'un épisode pluvieux intense qui provoque des pics de crue. Les aménagements hydrauliques existants le long du cours de la Vilaine (barrages, digues, zones d'expansion et de ralentissement des crues) sont efficaces sur les crues fréquentes, mais pas sur les événements plus importants.

La gestion des inondations vise trois objectifs principaux : préserver la vie et la santé humaine, réduire le coût des inondations et organiser un retour rapide à la normale. La prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme contribue à atteindre ces objectifs.

La directive européenne 2007/60/CE du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation, dite directive inondation, a pour objectif de permettre aux territoires les plus exposés aux risques d'en réduire les conséquences dommageables.

Dans le cadre de cette directive, un Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) sur le bassin Loire-Bretagne a été élaboré pour la période 2016-2021. De même, 22 périmètres de Territoires à Risques Importants (TRI) d'inondation ont été arrêtés par le préfet coordonnateur de bassin en 2012. La ville de Redon fait partie du TRI « Vilaine de Rennes à Redon ».

La ville de Redon est également concernée par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi) du Bassin aval de la Vilaine, approuvé par arrêté inter préfectoral en date du 03 juillet 2002.

Le PPRi comprend certaines prescriptions et recommandations visant à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens existants dans les secteurs exposés au risque d'inondation, qui répondent aux objectifs suivants :

- assurer la mise en sécurité des personnes ;
- faciliter un retour rapide à la normale après une inondation ;
- éviter le sur-endommagement par le relargage de produits polluants ou d'objets flottants ;
- limiter les dommages.

- Prendre en compte le risque industriel.

La ville de Redon dispose de trois installations classées :

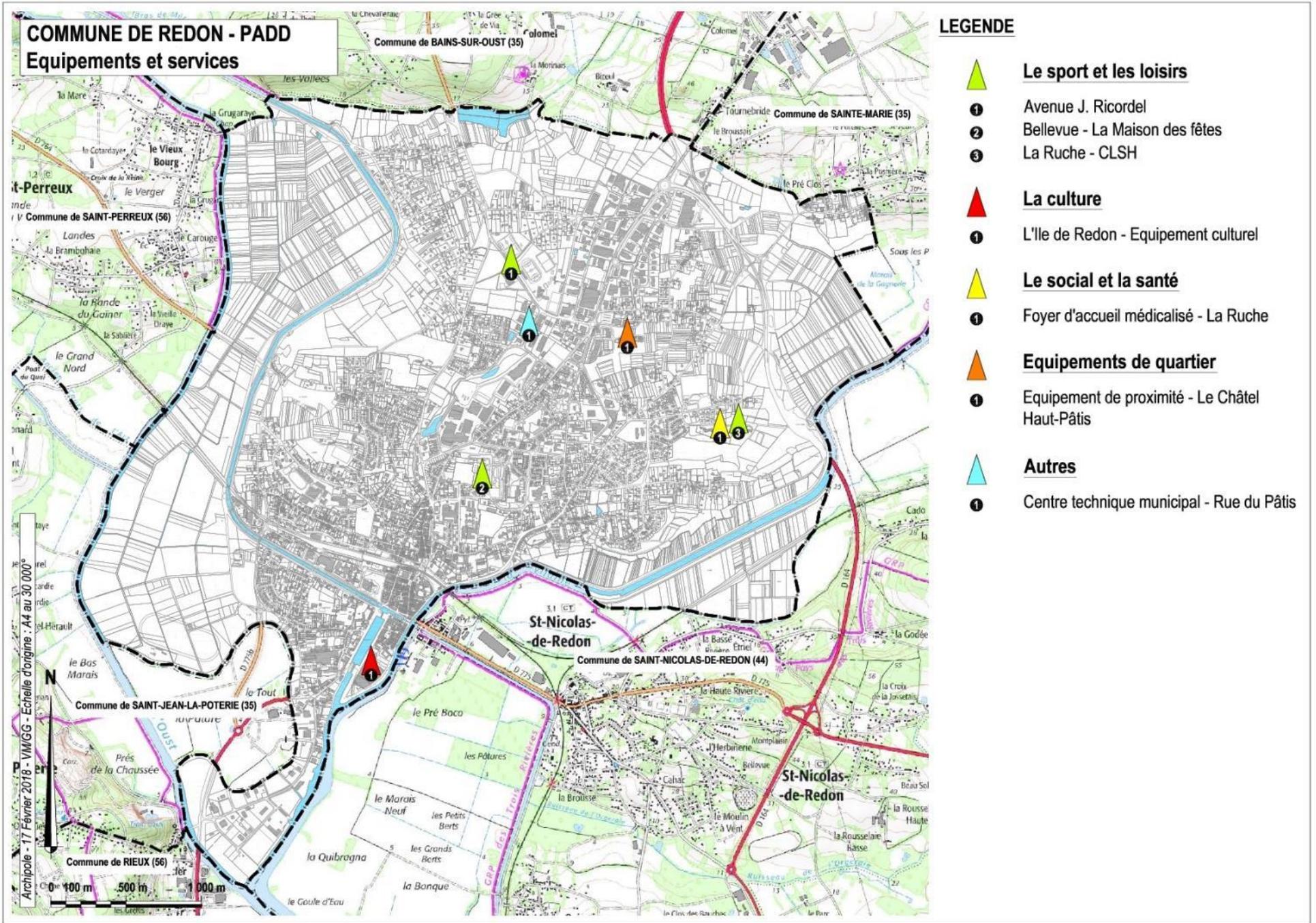
- société BJ 75 (rue d'Hauterive)
- société CARGILL - Usine (rue de la Gicquelais)
- société CARGILL - Silos de stockage (rue de Briangaud)

Aucune n'étant classée SEVESO seuil haut, il n'y a pas de Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRt) sur le territoire de la ville de Redon.

Toutefois, pour chacun de ces sites industriels, l'Etat a transmis à la commune un porter à connaissance « risques technologiques » contenant des préconisations en matière d'urbanisme, afin de maîtriser l'urbanisation autour des trois installations classées.

L'objectif principal est d'agir sur l'urbanisation existante et nouvelle à proximité des installations classées afin de protéger, autant que possible, les personnes des risques résiduels (après réduction des risques à la source).

Le PLU traduit en règles opposables aux tiers les préconisations en matière d'urbanisme contenues dans chaque porter à connaissance de l'Etat. Ainsi, il définit différents périmètres de risques technologiques autour des sociétés BJ 75 et CARGILL et fixe, à l'intérieur de ces périmètres, des prescriptions réglementaires visant à limiter l'urbanisation.



EQUIPEMENTS ET SERVICES - ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT PAR UNE OFFRE COHÉRENTE

1. OBJECTIFS

La Ville de Redon possède aujourd'hui un niveau d'équipements et de services suffisant, majoritairement concentrés à proximité du centre urbain. Accueillir de nouveaux habitants, c'est aussi apporter, d'une manière générale, des équipements en adéquation avec les différents besoins de la population. Une réponse à ces attentes doit être apportée au niveau de l'agglomération, de la commune mais aussi des quartiers pour conjuguer de manière harmonieuse, centralité et proximité.

L'objectif pour la ville est donc de **développer l'aspect qualitatif des équipements existants**, en les confortant et en les modernisant et de **créer de nouvelles structures** pour répondre aux besoins des usagers actuels et futurs.

Par ailleurs, en vue de permettre aux différentes catégories d'usagers d'accéder à des **services de communications électroniques** performants, il convient d'assurer la cohérence des infrastructures de communication électroniques en fonction des options d'aménagement retenues. Les principales zones d'extension urbaine ainsi que les grands équipements publics ou privés seront prioritairement positionnés dans les zones desservies, facilement raccordables ou dont le raccordement est programmé.

Ces ouvertures de nouvelles zones à l'urbanisation et les opérations de renouvellement urbain en secteur urbanisé sont subordonnées à l'obligation pour les constructions, travaux, installations et aménagements de respecter des critères de qualité renforcés en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Pour limiter la consommation des terres agro-naturelles, la commune se fixe un plafond sur la période 2018-2030 (12 ans) de **4 hectares de zones à urbaniser (AU) en extensions dédiées aux équipements communaux**.

3. ACTIONS

La politique de mise en valeur et de développement des équipements pour les années à venir se définit selon quatre thèmes principaux :

- **Le sport et les loisirs**
 - AVENUE JOSEPH RICORDEL Conforter le pôle d'équipements sportifs
 - BELLEVUE Renouvellement de la Maison des fêtes
 - LA RUCHE Centre de Loisirs Sans Hébergement
- **La culture**
 - ILE DE REDON Equipement culturel (programme non défini)
- **Le social et la santé**
 - LA RUCHE Foyer d'accueil médicalisé
- **Equipement de quartier**
 - LE CHATEL - HAUT-PATIS (ZAC) Equipement de proximité
- **Autres**
 - RUE DU PATIS Centre technique municipal