UN ÉCOSYSTÈME PRODUCTIF DÉSIRABLE

ZAE de la Haie des Cognets
Saint-Jacques-de-la-Lande

Workshop IAUR 2026, 14ème édition

ÉQUIPE 3 : Margot RAPIN, Étienne DE GRAEVE, Léa DOREL, Yannick BAERT, Elouan BOGÉ, Marine FOURNIER & Fanny BOURDET

SOMMAIRE

Introduction

1. Comprendre la ZAE aujourd'hui : un territoire sous contraintes

1.1. Situation du site

1.2. Une occupation du sol héritée et peu évolutive

1.3. Risques, nuisances et vulnérabilités du site

1.4. Des contraintes et enjeux environnementaux structurants

1.5. Une ZAE productive mais socialement et économiquement fragilisée

1.6. Des mobilités dominées par la voiture

2. Imaginer la ZAE de 2050 : un territoire productif, habitable et résilient

2.1. Orientations et intentions

2.2. Insertion d'un système productif

2050 : un récit prospectif appliqué à la ZAE

2.3. Maîtrise du foncier : pour un périmètre de productivité maîtrisé

2.4. Traverser la ZAE par la nature : une infrastructure écologique productive

2.5. L'hôtel productif et logistique : mutualisé pour produire autrement

2.6. Une ZAE pensée pour celles et ceux qui y travaillent

2.7. Se déplacer autrement : vers une ZAE multimodale et accessible

Conclusion

Bibliographie et Conférences

INTRODUCTION

Ce rapport s'inscrit dans le cadre de la 14e édition du workshop d'aménagement du territoire, consacré à l'**analyse et à la requalification des zones d'activités économiques (ZAE), proposé par la métropole de Rennes**. Les ZAE, largement développées en périphérie urbaine à partir des années 1970-1980, font aujourd'hui l'objet d'une attention particulière en urbanisme, en raison de leur forte emprise foncière, de leur faible densité qui apparaissent incompatibles avec les enjeux de sobriété foncière et les enjeux environnementaux.

Le travail se concentre sur la **ZI de la Haie des Cognets**, située à Saint-Jacques-de-la-Lande, au sein de l'aire d'influence de Rennes Métropole. Cette zone s'inscrit dans un territoire caractérisé par une organisation urbaine de type « ville archipel », où se juxtaposent des pôles fonctionnels distincts (zones d'activités, espaces résidentiels, infrastructures et espaces naturels) séparés par des coupures paysagères et écologiques plus ou moins continues.

Dans un contexte de transition écologique et réglementaire, les ZAE sont directement concernées par la **loi Climat et Résilience (2021)** et l'objectif national de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) à l'horizon 2050. Ces orientations imposent de repenser le développement économique, en limitant l'étalement urbain, en optimisant le foncier existant et en intégrant pleinement les enjeux environnementaux et sociaux.
L'objectif de ce rapport est d'identifier les **enjeux majeurs** de la ZI de la Haie des Cognets et de proposer des **pistes de réflexion pour son évolution future**. L'analyse s'articule autour de quatre axes principaux :

- la **densification et l'optimisation du foncier**, pour réduire l'artificialisation et requalifier les espaces existants ;
- la **préservation et le renforcement des continuités écologiques**, en s'appuyant sur la trame verte et bleue ;
- l'**amélioration de l'attractivité sociale et professionnelle**, en renforçant le confort, la qualité des espaces et les conditions de travail ;
- le **renforcement de l'accessibilité**, notamment via les transports en commun et les mobilités alternatives.

À travers cette approche, le rapport vise à inscrire la ZAE dans une trajectoire durable, cohérente avec les **dynamiques métropolitaines**, les **objectifs nationaux de transition écologique** et les objectifs de **sobriété foncière**. Le diagnostic détaillé du site, présenté dans la première partie, permet de mettre en évidence les forces, faiblesses et contraintes, avant d'explorer les perspectives et scénarios d'évolution à l'horizon 2050.

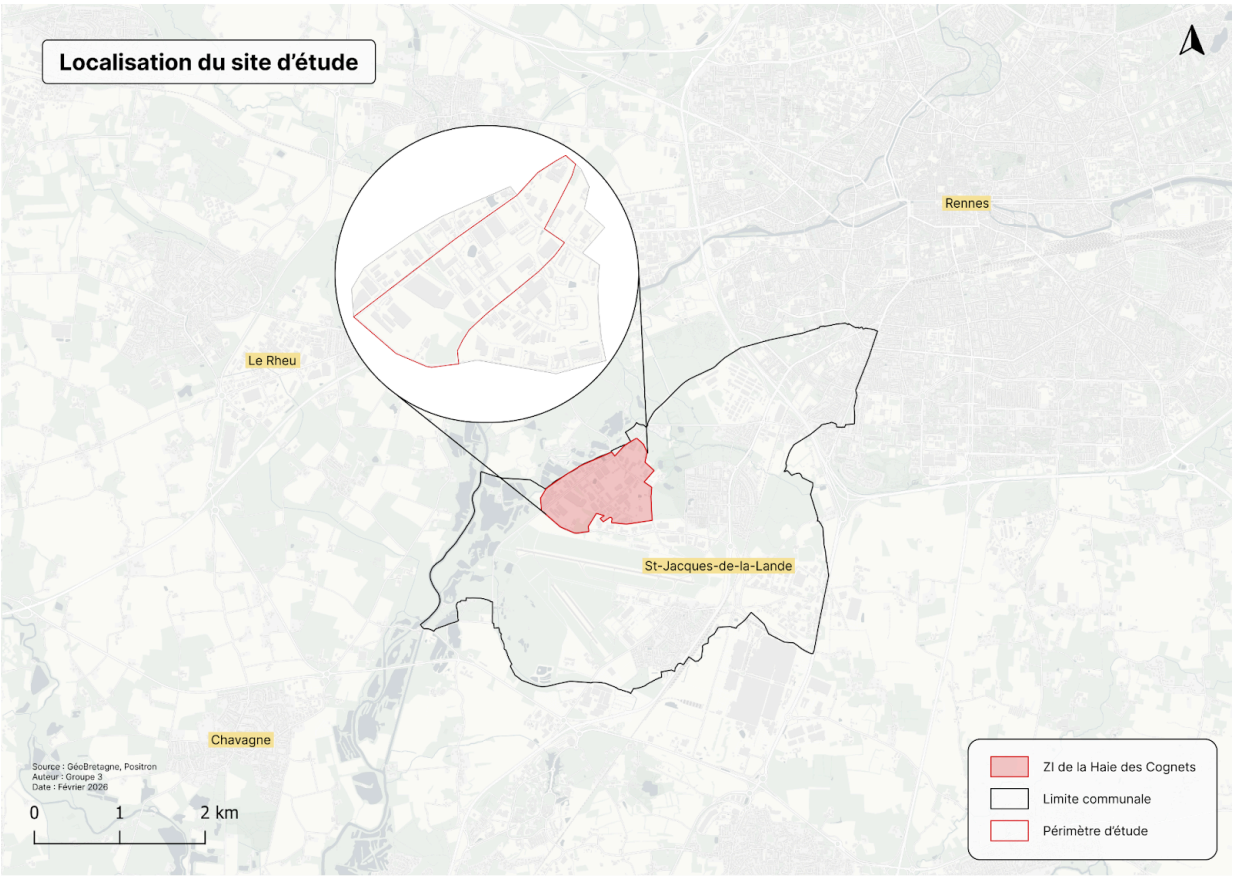
1. COMPRENDRE LA ZAE AUJOURD'HUI : UN TERRITOIRE SOUS CONTRAINTES

Cette première partie vise à dresser un état des lieux de la ZAE de la Haie des Cognets, en analysant ses caractéristiques spatiales, ses usages, ses contraintes environnementales et socio-économiques ainsi que ses vulnérabilités. L'objectif est de mettre en évidence les forces et limites du site, afin d'identifier les leviers d'action pertinents pour guider la prospective à l'horizon 2050.

1.1. Situation du site

La zone industrielle de la Haie des Cognets est **située sur la commune de Saint-Jacques-de-la-Lande**. Elle se trouve au nord de l'aéroport de Rennes–Saint-Jacques et au sud des étangs d'Apigné, vaste ensemble d'espaces naturels issus d'anciennes carrières. La présence de ces dernières permet d'expliquer en partie l'implantation d'infrastructures telles que la **voie ferrée** à proximité du site. Inscrite dans lacouronne rennaise, la ZI relève de l'aire d'influence directe de Rennes Métropole et participe à la dynamique économique du territoire.

La ZI s'est développée principalement à partir des **années 1980**, dans un contexte d'extension des zones d'activités périphériques. Elle couvre une superficie d'environ 87 hectares. Nous nous sommes concentré en particulier sur un **périmètre de 48,9 hectares** qui regroupe les emprises les plus importantes du site et qui, à ce titre, concentre les enjeux.



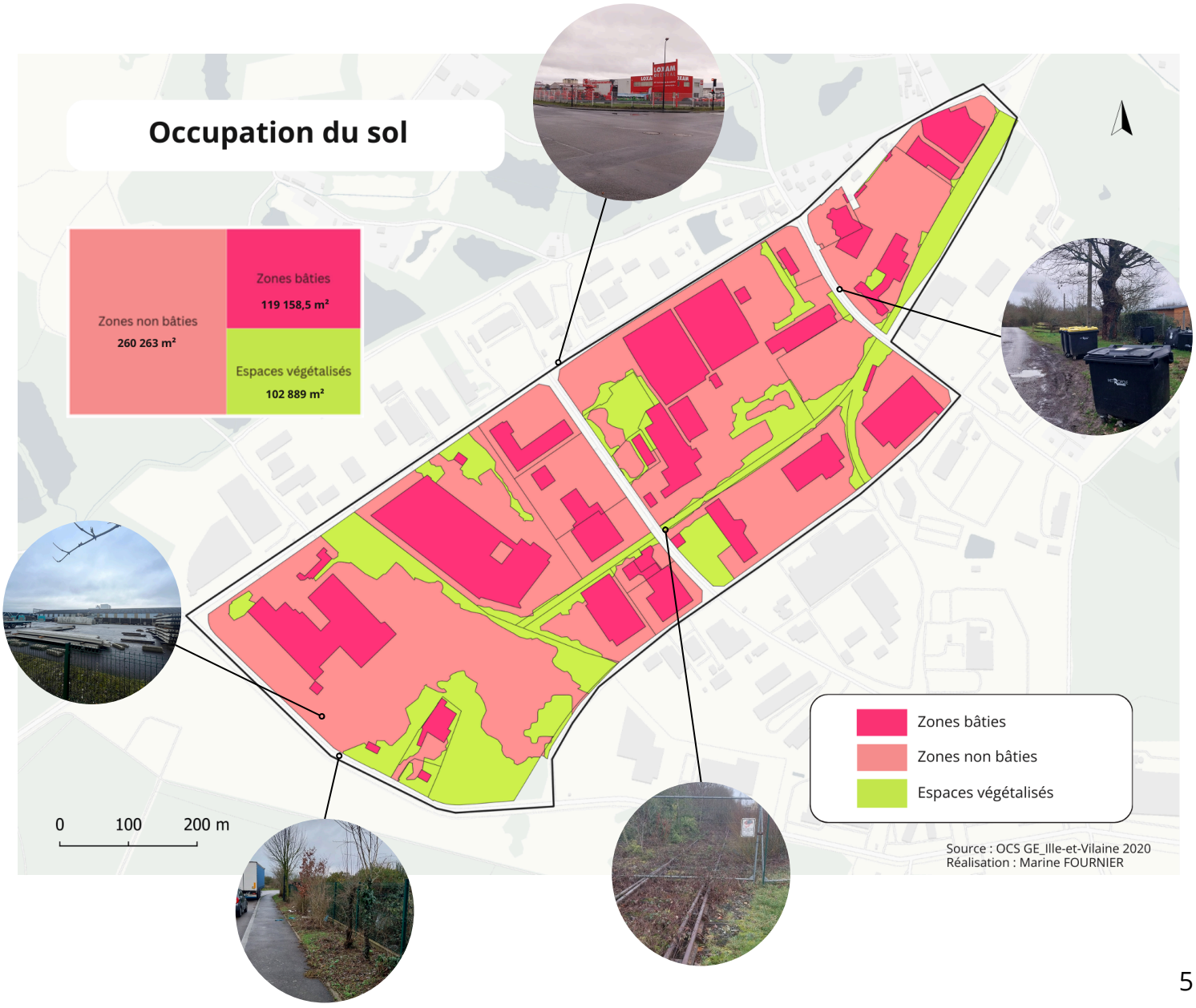
1.2. Une occupation du sol héritée et peu évolutive

La ZI de la Haie des Cognets est marquée par un **paysage industriel** caractérisé par une forte artificialisation du sol. Ainsi, à l'échelle de notre périmètre d'étude (48 hectares), les stationnements représentent plus de la moitié de l'emprise au sol. Couplée avec les surfaces bâties, la surface de sol artificialisé représente plus de 75 % du périmètre d'étude. L'implantation des **espaces végétalisés est morcelée**, ce qui réduit leurs intérêts écologiques et fait porter la charge de l'entretien aux entreprises.

Il est important de noter la présence d'une voie de chemin de fer en friche qui traverse la zone d'activité.

Cette percée est aujourd'hui peu valorisée mais peut représenter, à terme, un potentiel de continuité végétale. Cette **forte identité industrielle** et la faible valorisation des espaces végétalisés dévalorisent la qualité paysagère et visuelle du site et rendent peu agréable son utilisation.

Le **relief y est globalement plat**, avec des altitudes comprises entre 23 et 26 mètres, ce qui a favorisé l'urbanisation mais accentue également les enjeux liés à la gestion de l'eau et des milieux naturels.



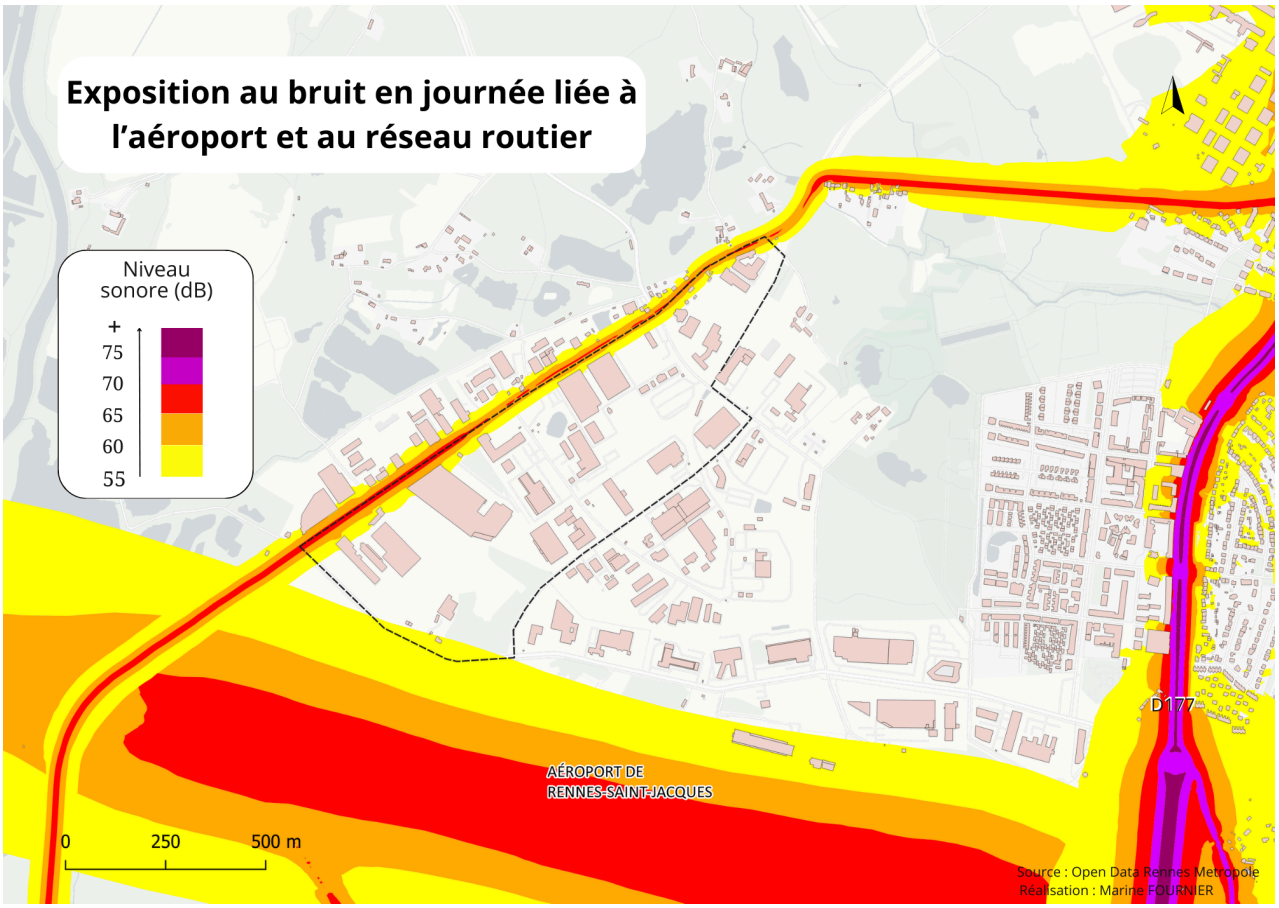
1.3. Risques, nuisances et vulnérabilités du site

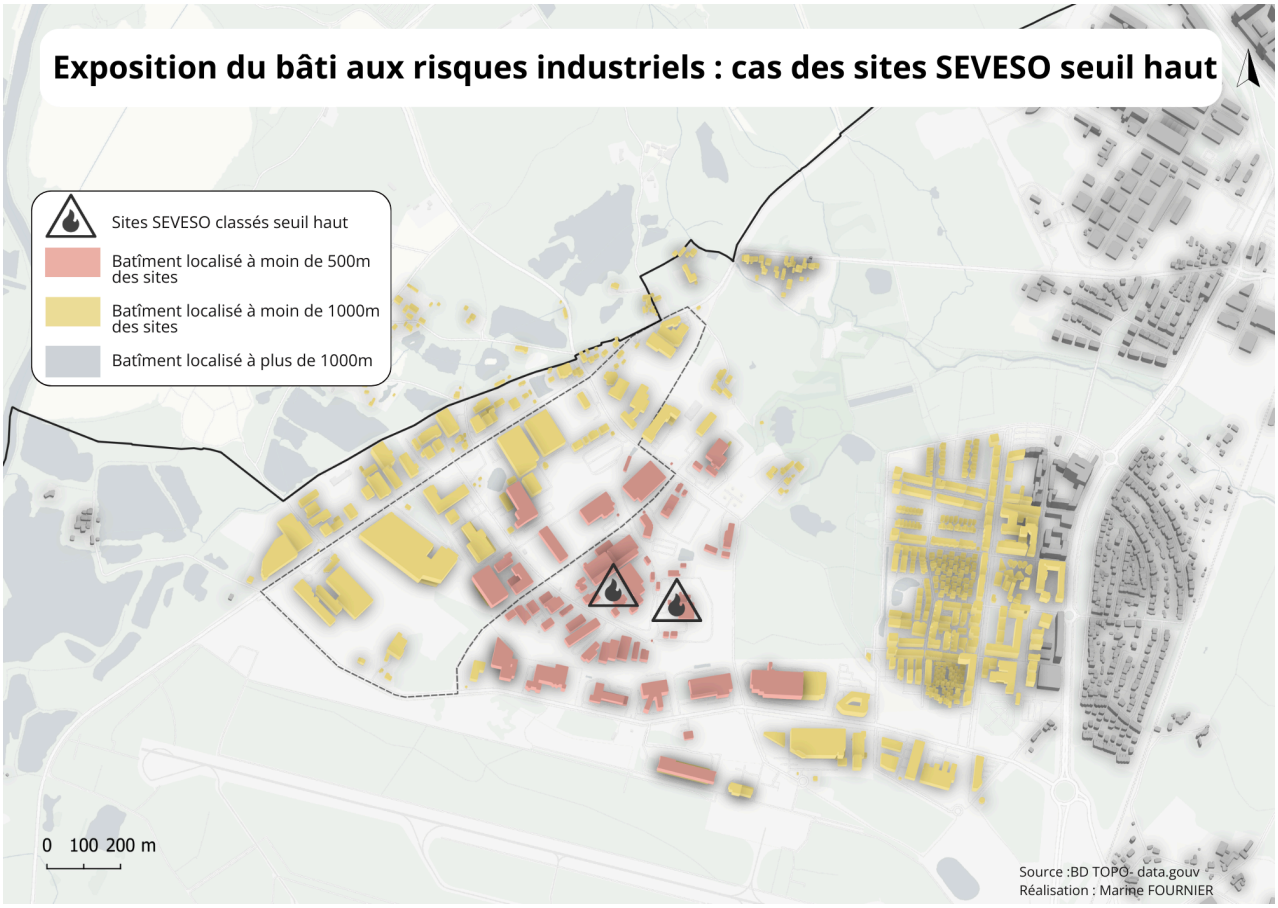
Le site présente des enjeux de **risques industriels significatifs**, liés à la présence de deux établissements classés Seveso à proximité ou au sein de la zone. Ces installations génèrent des risques technologiques, notamment en lien avec des effets thermiques et des risques de surpression, impliquant l'application d'une réglementation spécifique en matière d'urbanisme, de sécurité et de gestion des usages.

La zone d'activités est également marquée par des **nuisances sonores importantes**, principalement liées au trafic routier, en particulier la circulation de poids lourds et de véhicules légers générée par les activités économiques.

À ces nuisances s'ajoute l'impact sonore de l'aéroport de Rennes–Saint-Jacques, situé à proximité immédiate du site. Dans ce contexte, un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) a été mis en place afin d'encadrer les usages du sol et de limiter l'exposition des populations et des activités sensibles (cf. PLUi).

Par ailleurs, **des nuisances liées à la gestion des déchets** ont été observées sur le site. Des déchets sont présents sur les voiries, avec des poubelles renversées ou disposées de manière aléatoire et une **absence de dispositifs de collecte** clairement aménagés dans certains secteurs de la zone. Des tas de gravats sans tri ont été identifiés sur une des parcelles. Ces dysfonctionnements contribuent à la dégradation du cadre paysager et renforcent les nuisances environnementales et visuelles du site.





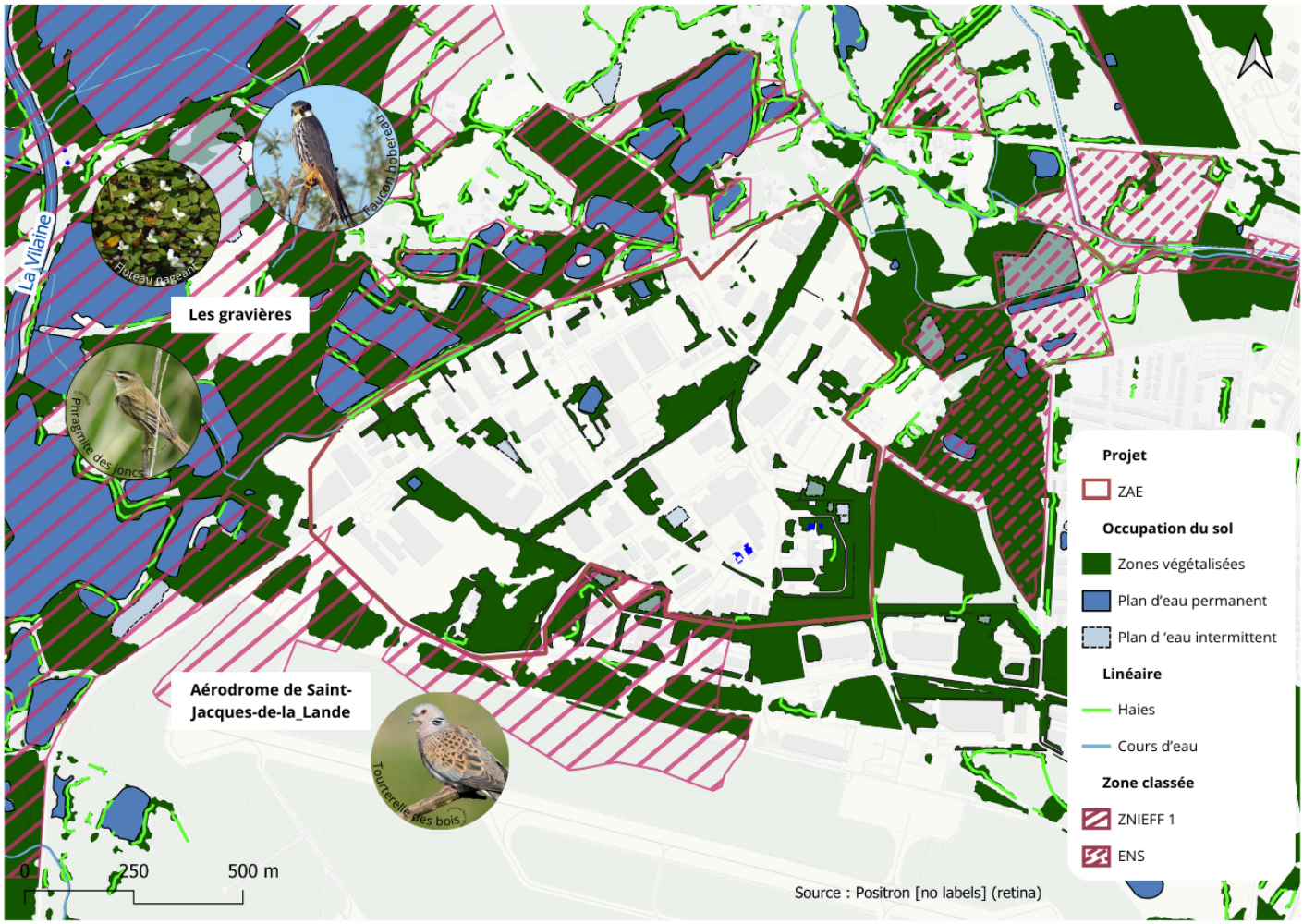
1.4. Des contraintes et enjeux environnementaux structurants

Du fait de son implantation, le site présente des **enjeux environnementaux significatifs**.

La Vilaine s'écoule à l'ouest du site et reçoit plusieurs affluents alimentant les zones humides environnantes, ce qui confère au secteur un **rôle hydrologique et écologique structurant à l'échelle locale**. Le site comprend également des zones de rétention d'eau, liées notamment à des dispositifs d'assainissement. D'un point de vue géologique et hydrologique, la ZI est implantée sur des dépôts fluviatiles (Fz). Si cette ZAE est considérée comme **zone non-inondable**, le site présente en revanche un niveau d'**exposition élevé aux remontées de nappe**, avec des zones potentiellement sujettes à des débordements de nappe.

Tout autour du périmètre d'études, les zones sont classées ZNIEFF 1 (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) et espaces naturels sensibles (ENS). Elles accueillent une **flore et une faune remarquables** comme flûteau nageant (Luronium natans), vivace protégée. Ce sont des **zones de nidification importantes**.

La présence de ZNIEFF ne constitue pas en elle-même un dispositif réglementaire opposable, mais elle doit être prise en compte dans les choix d'aménagement. Tout projet doit ainsi être évalué au regard de ses impacts potentiels sur les milieux naturels et les espèces identifiées par l'inventaire.



Source : BD Topo, Open Data Rennes Métropole

Toutefois, au niveau de la ZAE, le **fonctionnement écologique interne à la zone d'activités apparaît fortement dégradé**. En effet, c'est un milieu fortement artificialisé, typique des zones industrielles : aucune haie, aucun alignement d'arbres sont présentes. Certaines zones sont constituées de **friches** (espaces non entretenus) ou de formations végétales monospécifiques telles que la voie ferrée, telles que de grandes pelouses sans usage identifié, offrant une **faible diversité écologique**.

Ceci limite les continuités écologiques et accentue les ruptures avec les espaces naturels environnants, notamment les routes qui forment des barrières écologiques.

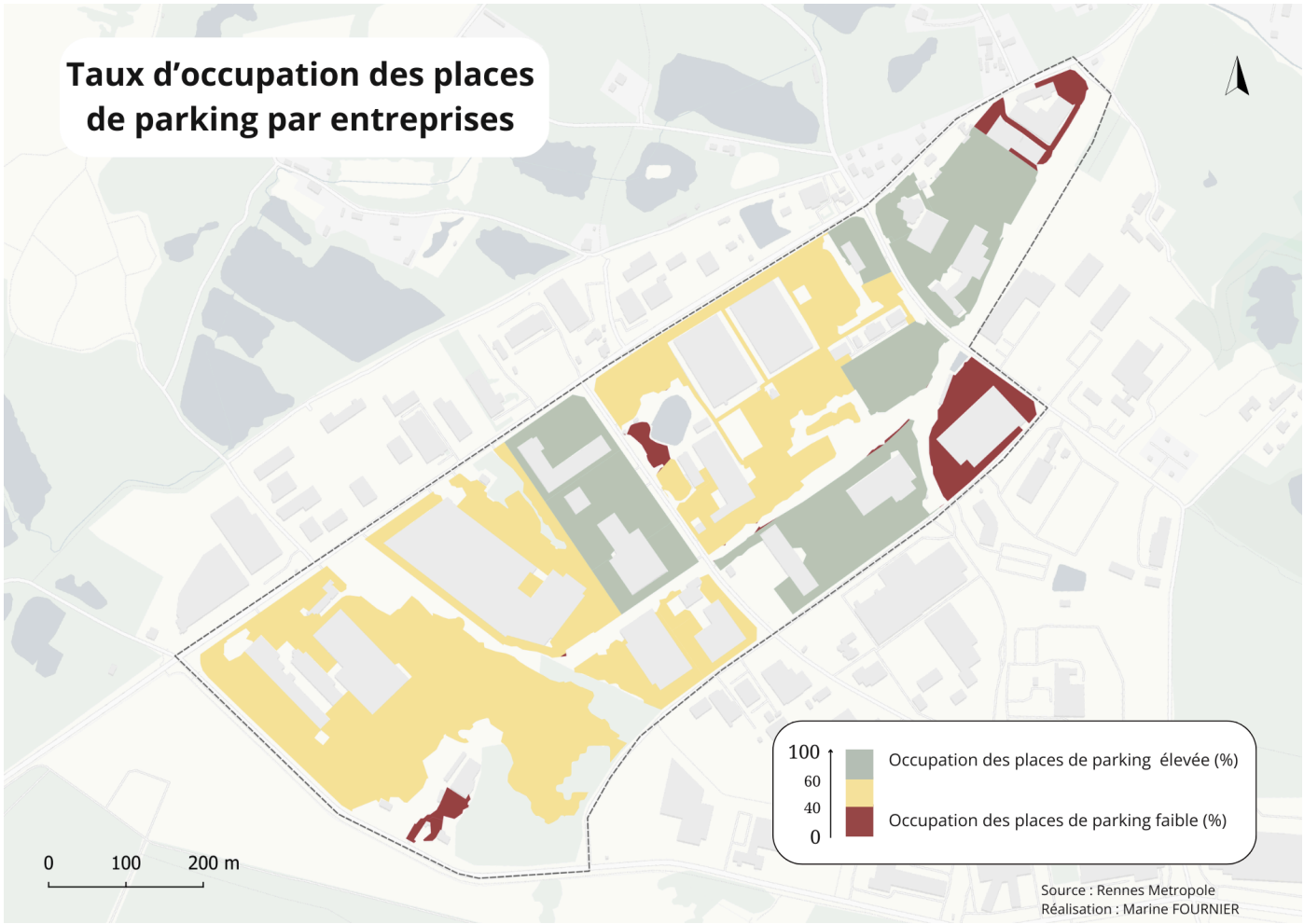
Il a été repéré des espèces exotiques envahissantes sur le site comme des herbes de la pampa (Cortaderia selloana).

1.5. Une ZAE productive mais socialement et économiquement fragilisée

La Haie des Cognets est une **zone à dominante productive** car elle regroupe des activités principalement industrielles, artisanales, de transport et logistiques. Les entreprises présentes sur le périmètre d'étude se distinguent alors par une **forte consommation foncière**. Ainsi, en moyenne, les unités foncières sont de 21 800 m².

Cette forte emprise foncière, **principalement des espaces artificialisés non bâti**, est utilisée principalement pour des usages de stockage (matériel et véhicule) et logistique (air de déchargement, voies de circulation à l'intérieur des sites).

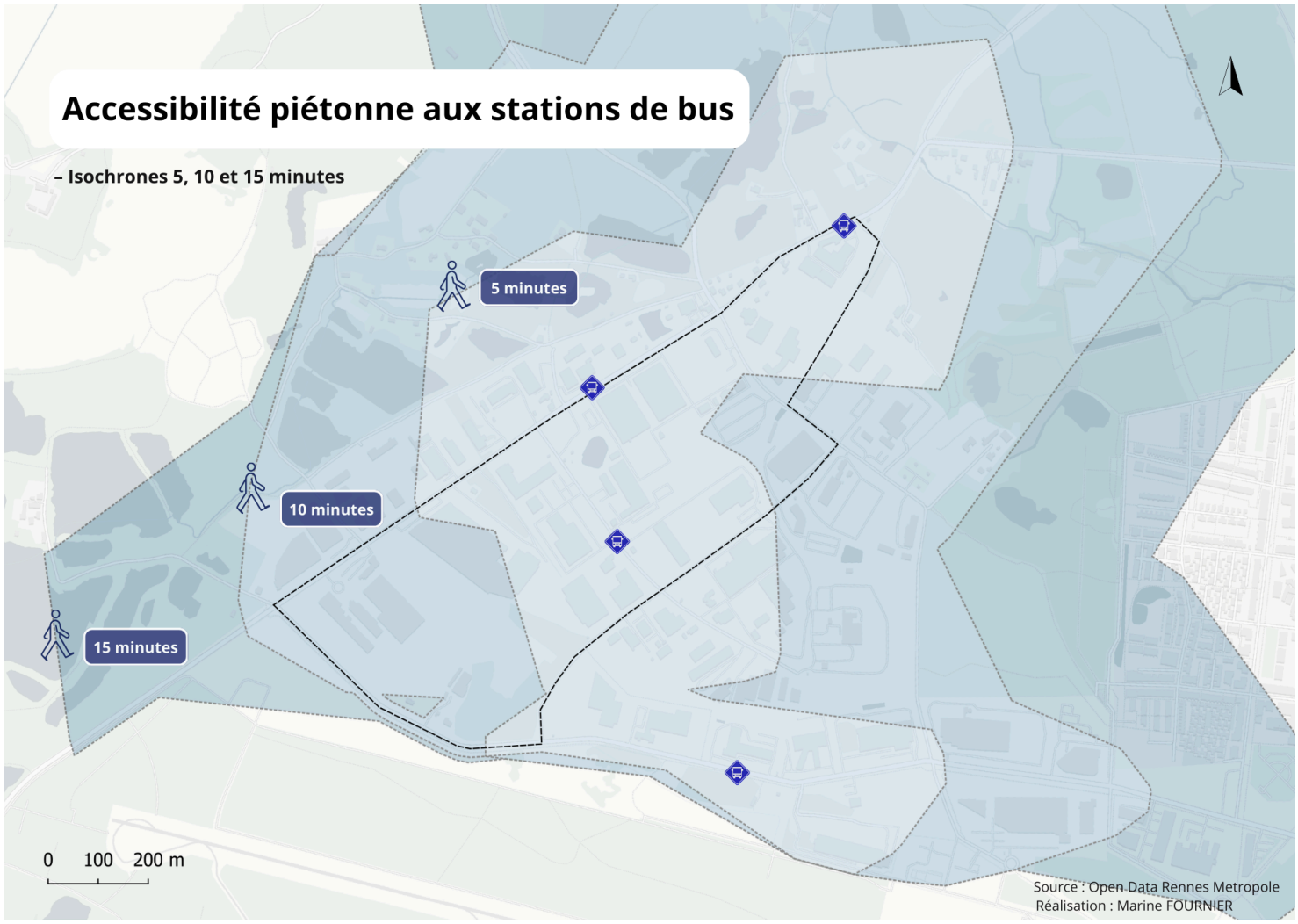
Ces entreprises apparaissent également comme des **générateurs d'emploi important** car, à l'échelle de la ZI, l'AUDIAR estime que ces activités emploient **plus de 500 salariés**. Le site d'étude apparaît alors comme un **lieu de vie important organisé autour des activités économiques**. Cependant, les équipements actuels semblent insatisfaisants car on note l'**absence de lieux de convivialité** à l'échelle de la zone d'activité et l'aire de stationnement réservé aux camionneurs n'est pas équipée (sanitaires, etc). On peut cependant noter la présence sur le site d'un restaurant destiné aux salariés qui semble être un espace de socialisation important de cet espace. La zone semble ainsi peu attractive.



1.6. Des mobilités dominées par la voiture

Le site présente des contraintes importantes en matière de mobilités. D'une part, la zone d'activité est largement orientée vers l'usage de la voiture. Ainsi, l'offre de stationnement est importante, que ce soit sur l'espace public ou à l'intérieur des sites. De plus, la voirie est marquée par son caractère routier car **peu aménagée pour les mobilités douces** : pas d'aménagement cyclable et des trottoirs couverts par la végétation. L'étendue de la ZAE favorise tout de même la marche avec une traversée d'environ 10 minutes.

L'offre de transport en commun est **peu performante** et rend difficile la liaison avec le reste du territoire, notamment Rennes. Or, au regard de la localisation du site, le recours aux transports publics apparaît aujourd'hui comme la **seule alternative** sérieuse pour se rendre sur site. De plus, les arrêts de bus présents sur le site ne sont pas aménagés, **réduisant leur accessibilité et leur confort** pour les usagers.



2. IMAGINER LA ZAE DE 2050 : UN TERRITOIRE PRODUCTIF, HABITABLE ET RÉSILIENT

Le diagnostic permet de mettre en évidence les enjeux majeurs tels que le foncier et la densité, la mobilité et le stationnement, les espaces naturels et les continuités écologiques, le confort des travailleurs, qui feront l'objet d'une intervention d'aménagement.

2.1. Orientations et intentions

Notre zone d'étude se caractérise par la présence de **grandes parcelles** et par sa proximité avec des milieux à préserver et à mettre en valeur. Cette situation représente à la fois **une contrainte et une opportunité** stratégique qui impose un traitement optimal des sols, un travail sur la porosité du site vis-à-vis des espaces à proximité et une réflexion profonde sur le fonctionnement futur de la zone.

Dans ce contexte, le concept **d'insertion** apparaît central pour guider toute stratégie d'aménagement. L'insertion ne se limite pas à l'aspect paysager : elle englobe la manière dont la zone se relie à son **environnement naturel, social et économique**. Il s'agit de favoriser l'insertion dans les continuités écologiques (trame verte et bleue), l'insertion dans le tissu économique et professionnel (emplois, attractivité pour les entreprises et les salariés) et l'insertion dans les réseaux de mobilité (piétons, cyclistes, transports en commun). L'insertion devient ainsi un **principe structurant**, garantissant que les interventions sur la zone soient à la fois compatibles avec les contraintes environnementales et pertinentes pour les usages humains et économiques.

Cette réflexion s'organise autour de plusieurs axes structurants. D'abord un travail sur l'optimisation du foncier.

Nous voulons **intensifier l'usage du foncier existant**, encourager la **mutualisation** de certains espaces (voies de livraison, parkings, bâtiments) et **adapter les formes bâties** aux besoins spécifiques des activités logistiques et productives. Ensuite, la connexion de la ZAE aux espaces naturels alentour constitue l'autre axe structurant de notre intervention. L'objectif est de rendre la zone d'activité perméable aux continuités naturelles environnantes et de mettre en valeur les axes structurants que constituent les voies vertes.

Par ailleurs, nous voulons créer une **ZAE plus vivable** et plus attractive pour les salariés du secteur, et proposer des services et équipements nécessaires à l'amélioration de leur cadre de travail. Pour dépasser l'image d'un secteur morcelé sans échanges, la création de lieux structurants de sociabilité et de détente semble adaptée.

Enfin, un **rééquilibrage des mobilités** apparaît nécessaire. La prédominance de la voiture et des poids lourds structure aujourd'hui l'espace. Nous pouvons intervenir sur le sujet, notamment en repensant la place du stationnement, en favorisant les mobilités douces et en améliorant les connexions internes et externes de la zone.

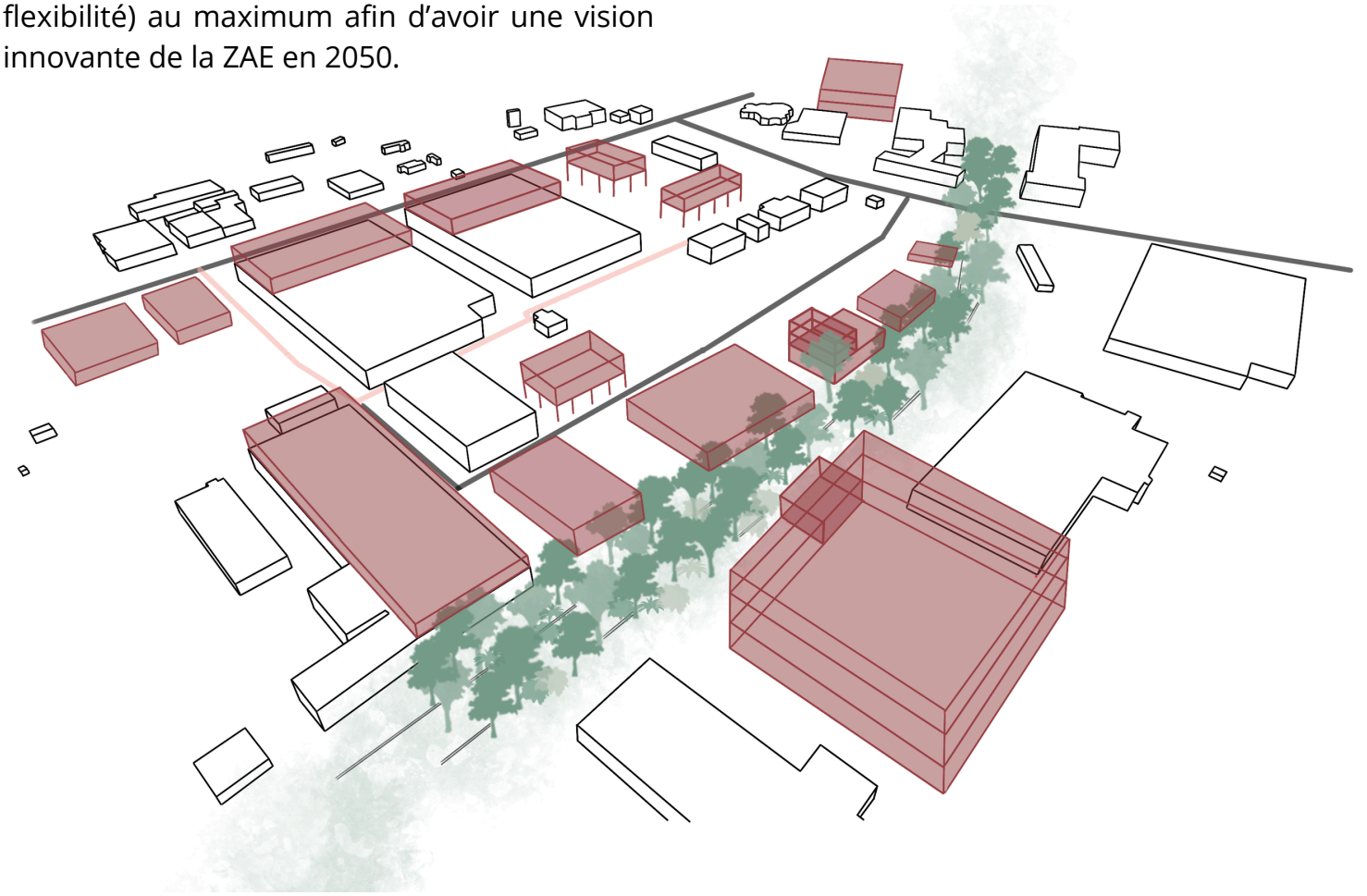
Le développement des **mobilités douces** peut sembler incompatible avec la circulation régulière de poids lourds liée à l'activité industrielle et logistique dans la ZAE, c'est pourquoi nous avons fait en sorte que ces axes se croisent le moins possible.

L'ensemble de notre intervention s'inscrit dans la volonté de produire des espaces évolutifs. Selon nous, imaginer la ZAE en 2050 ne signifie pas imaginer un modèle figé, mais proposer un **projet capable de s'adapter aux besoins des entreprises** et **des usagers dans le temps**. Dans ce cadre, la flexibilité des bâtiments et des espaces sera un atout de notre intervention.

Ainsi, notre projet vise à pousser les réflexions d'aujourd'hui (mutualisation, densification verticale, connexion à l'environnement, flexibilité) au maximum afin d'avoir une vision innovante de la ZAE en 2050.

Notre démarche s'inscrit dans une volonté de prospective assumée, nous permettant de nous affranchir de certaines contraintes actuelles pour dessiner une **vision innovante** de la ZAE à l'horizon 2050. Toutefois, nous avons conscience que pour ne pas présenter un projet "hors-sol", il est nécessaire de mener une **concertation étroite avec les entreprises et les travailleurs.** Cette mise en dialogue est indispensable pour confronter nos réflexions sur la mutualisation et la densification verticale aux besoins de ceux qui fréquentent la zone au quotidien.

La suite du dossier viendra préciser les outils, dispositifs et modalités d'action qui permettront la matérialisation de nos idées.

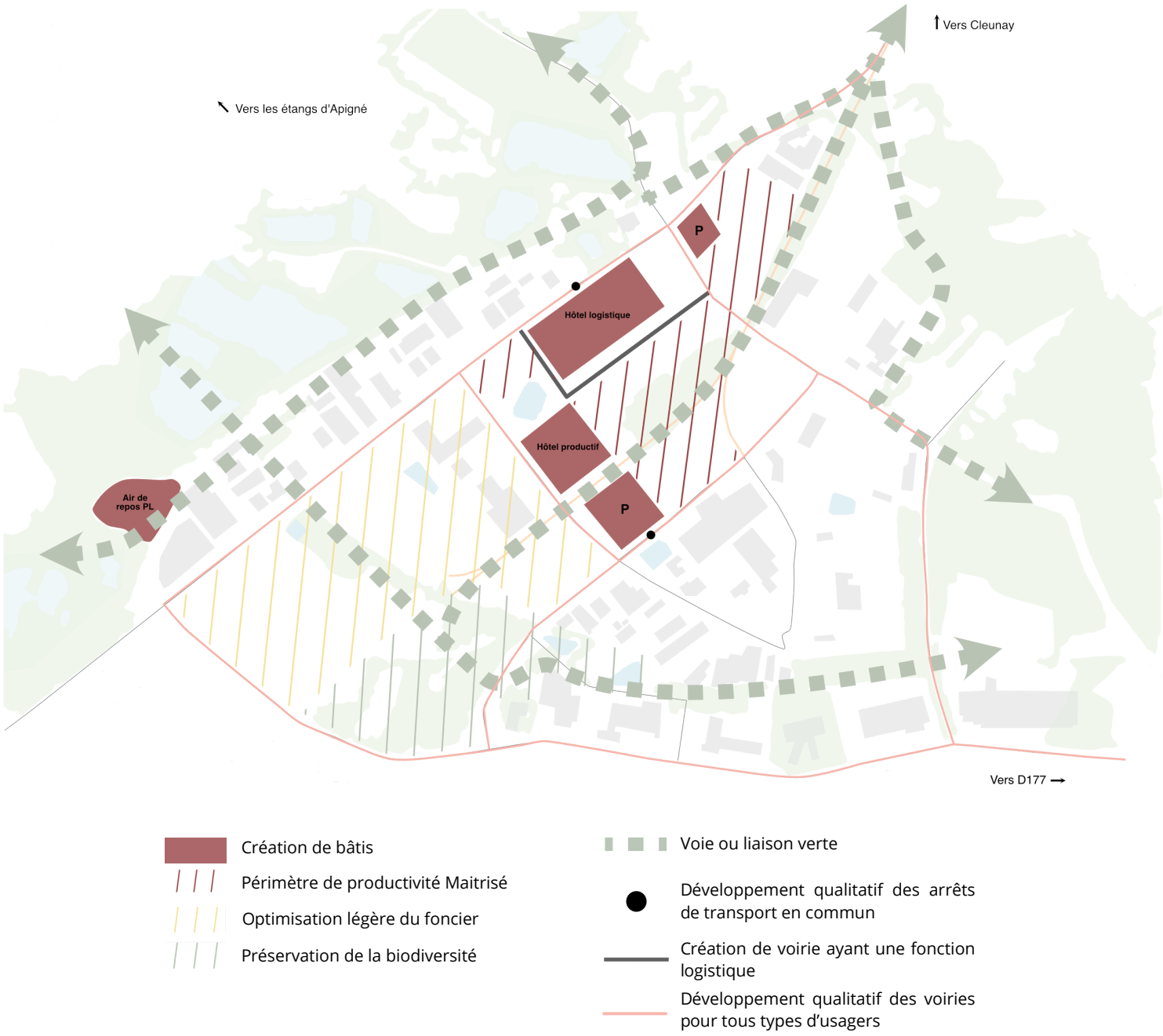


Source : Margot RAPIN (ARCHI-MOUI))

2.2. Insertion d'un système productif

L'intervention s'inscrit dans une **logique de développement maîtrisé du foncier**, articulant intensification des usages et préservation des structures paysagères existantes. Le projet cherche une **optimisation du foncier**, en sanctuarisant les fonctions productives et logistiques dans des secteurs déjà existants et identifiés.

La trame verte joue un rôle structurant de la ZAE et permet d'assurer les continuités écologiques et douces. Les voiries sont requalifiées pour apporter davantage de qualité d'usage et clarifier les déplacements. L'ensemble traduit une approche équilibrée entre performance et attractivité économique et qualité environnementale.



Source : Fanny BOURDET (MOUI)

Récit prospectif appliqué à la ZAE

2050 - Une journée à la Haie des Cognets

Ce récit sera incarné par le personnat de Paul, 58 ans et salarié au sein de la ZAE depuis ses 26 ans.

Ça fait 32 ans que je viens travailler ici. Autant dire que j'ai connu la zone quand ce n'était qu'un alignement d'entrepôts, de grillages… À l'époque, on venait en voiture, point. On se garait devant l'atelier, on repartait de la même manière… Aujourd'hui, je me gare au parking silo, au centre. Au début ça m'agaçait de ne plus stationner devant l'entreprise. Maintenant j'ai pris l'habitude. Tout le monde arrive ici : covoiturage, bus, vélos. Le pôle multimodal a changé le rythme. Ça circule mieux. Moins de tension.

Je traverse la zone par la voie verte, installée sur l'ancienne voie ferrée. Quand je pense qu'elle était en friche… Aujourd'hui, c'est l'axe principal des piétons et des cyclistes. On n'a presque plus de conflits avec les poids lourds, leurs circuits sont séparés et surtout, il y a des arbres, de l'ombre et du silence, parfois.

Je travaille dans l'hôtel productif depuis son ouverture. Franchement, je n'y croyais pas au début. Juxtaposer des entreprises dans un même bâtiment, ça me paraissait compliqué.

Finalement, c'est plus simple qu'avant, les quais, les monte-charges, le stockage sont mutualisés et on a gagné de la place sans s'étaler. Les services sont à l'étage, c'est là que tout se passe : cantine, salles de réunion, espaces de pause. Avant, on mangeait dans l'atelier ou dans la voiture, maintenant on monte, on croise les autres boîtes, on échange, on se connaît… Ça change l'ambiance !

À midi, je vais souvent marcher dans les espaces verts. Jamais je n'aurais pensé dire ça. Les haies structurent le paysage, les arbres apportent de la fraîcheur, la zone est devenue plus respirable. On travaille toujours autant, mais ce n'est plus étouffant.

Ce qui a vraiment tout transformé, c'est le foncier. Le Périmètre de Productivité Maîtrisé, au début, ça faisait peur. Ne plus être propriétaire du terrain… Et puis avec le temps, j'ai compris l'intérêt du système. Le foncier reste public, orienté vers des activités productives, cela évite la spéculation, garantit une certaine stabilité et nous a permis d'investir davantage dans nos machines plutôt que dans le terrain.

En 32 ans, j'ai vu la Haie des Cognets passer d'une zone industrielle banale à un territoire organisé, plus dense, plus vert, mieux optimisé et connecté.

2.3. Maîtrise du foncier : pour un périmètre de productivité maîtrisé (PPM)

En 2050, l'**objectif du zéro artificialisation nette** est désormais pleinement engagé. L'extension des ZAE n'est plus possible sans **compensation**. Dans ce cadre, la densification des ZAE existantes est passée à la vitesse supérieure et les **logiques d'intensification et d'optimisation de l'usage du sol** se sont largement développées.

Ainsi, pour favoriser ces **logiques de densification** à l'échelle de la zone industrielle de la Haie de Cognets, nous avons voulu **repenser les questions de gouvernance du foncier** pour en garantir un usage économe et optimal. La **maîtrise publique du sol** nous a semblé essentielle pour orienter le développement de notre espace d'étude, notamment vers de l'activité productive, plus en phase avec la logique de réindustrialisation.

Nous proposons donc la mise en place d'un **périmètre de productivité maîtrisé (PPM)**. Cet outil vise à mettre en place le principe suivant : permettre à la collectivité, lorsqu'elle possède le foncier, de conserver la gestion du sol tout en facilitant l'installation d'entreprises ciblées. Nous partons du principe que ce périmètre **s'applique à une réserve foncière maîtrisée par la collectivité** grâce aux outils de maitrise foncière (acquisition à l'amiable, préemption…).

Le PPM **s'inspire de dispositifs existants** tels que le bail réel solidaire d'activité ou le bail à construction, mais **s'applique aux enjeux spécifiques d'un périmètre défini**, caractérisé par un foncier mal optimisé pouvant être restructuré.

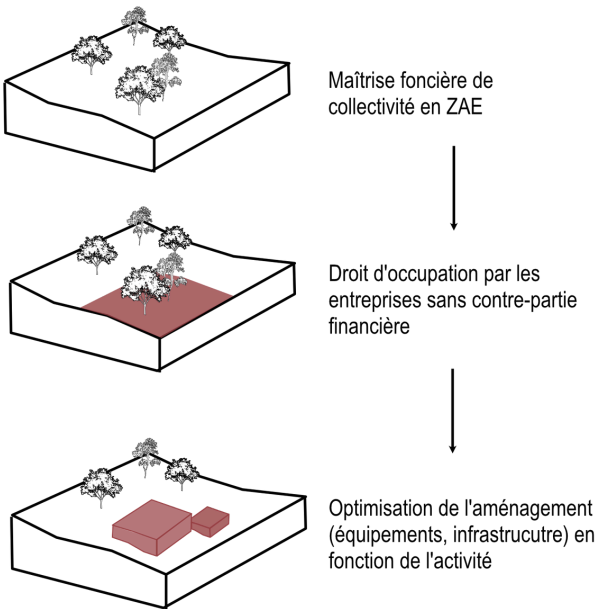
Une fois propriétaire, la collectivité ne vend pas le terrain, elle le met à disposition d'une entreprise qui dispose d'un droit d'occupation et de construction (renouvelable) à long terme. C'est ce mécanisme de dissociation du sol et du bâti qui garantit une **gestion harmonieuse du foncier** en offrant la possibilité aux entreprises d'investir en priorité dans le bâti et le capital et les équipements nécessaires à leur activité.

L'autre intérêt principal du PPM réside dans sa capacité à **déterminer le type d'activité qui prendra place sur la parcelle** (logistique, industrie légère, industrie lourde, artisanat productif…) et à **fixer des critères d'installation** qui concernent notamment les objectifs de sobriété foncière. Cela permet d'éviter l'installation d'entreprises non productives et donc d'assurer un développement cohérent du secteur.

L'implantation d'une entreprise dans le périmètre d'activité maîtrisé repose sur une forme de **négociation**. Le porteur de projet doit justifier ses besoins fonciers et ses contraintes d'accès et de logistique. Sur cette base, il est possible de proposer, au sein du PPM, un **espace proportionné aux besoins de chacun**, favorisant la mutualisation des voies par exemple.

Le PPM représente ainsi un **dispositif gagnant-gagnant**. Pour la collectivité, il garantit la maîtrise du foncier à long terme, lutte contre la spéculation et permet d'optimiser l'occupation du sol à l'échelle de la parcelle. Pour les entreprises, il offre un accès facilité à un foncier adapté et il permet de réduire l'investissement initial nécessaire à l'installation.

Parallèlement à la mise en place du dispositif, nous avons veillé à **renforcer l'attractivité globale de la ZAE**. En effet, le réaménagement des espaces publics et le développement d'une nouvelle offre de services constituent des leviers complémentaires pour attirer les entreprises et rendre le dispositif foncier plus acceptable.



Source : Fanny BOURDET (MOUI)

2.4. Traverser la ZAE par la nature : une infrastructure écologique productive

Dans une perspective à l'horizon 2050, le projet s'appuie sur le **principe d'une traversée de la nature**, visant à renforcer la place du vivant au sein de la ZAE. Cette orientation repose sur le **développement d'une végétation continue et hiérarchisée**, incluant la reconstitution de haies, le renforcement des espaces enherbés et boisés, ainsi que l'intégration de dispositifs de végétalisation du bâti. L'objectif est de créer puis de renforcer la présence des trames vertes au sein de la ZAE tout en permettant une meilleure isolation du bâti. Ceci permet de concevoir des **espaces fonctionnels dédiés à la biodiversité**, favorisant la circulation des espèces, leur habitat, leur alimentation et leur reproduction. Ces espaces verts seront gérés de manière durable et adaptative.

La **reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte végétalisée** s'inscrit dans cette logique, en tant que support de continuité écologique. Connectée aux réservoirs de biodiversité environnants, cette infrastructure peut **participer à la trame verte et bleue locale**, définie comme un réseau d'espaces naturels et semi-naturels favorisant les déplacements des espèces et le fonctionnement des écosystèmes.

La palette végétale envisagée privilégie des **espèces adaptées aux conditions climatiques futures**, organisées en strates (herbacée, arbustive et arborée), tout en intégrant une gestion active des espèces exotiques envahissantes.

Source : École Édouard Herriot, Saint-Priest et ADIVET, 2022

Enfin, la mise en œuvre de la séquence Éviter–Réduire–Compenser (ERC) se traduit notamment par la **création ou le renforcement d'un parc** en continuité directe avec la forêt classée en ZNIEFF, contribuant à compenser les impacts résiduels du projet et à renforcer l'armature écologique du territoire. Un système de phytoépuration peut être envisagé entre les bassins d'assainissement et les zones humides. Dans une perspective d'amélioration du fonctionnement de la zone, nous prévoyons une **gestion des déchets optimisée** par la création d'une plateforme dédiée, complétée par l'implantation de conteneurs de tri dimensionnés et localisés en fonction des besoins réels des entreprises.

Par ailleurs, le projet intègre des objectifs de **sobriété énergétique et matérielle**, avec le recours à des matériaux biosourcés ou recyclés, ainsi que l'exploration de dispositifs de production énergétique locale (revêtements productifs, panneaux solaires…).

Source : Fanny BOURDET (MOUI)

2.5. L'hôtel productif et logistique : mutualisé pour produire autrement

L'hôtel est une évolution contemporaine des années 70, initialement conçu pour maintenir des industries en ville. Le modèle exclut de nombreuses activités en raison de contraintes spatiales, logistiques et de nuisances. La réutilisation de ce modèle répond pleinement aux enjeux de densification et de mutualisation des ressources dans les zones d'activités, et plus particulièrement dans la zone de la Haie de Cognets. L'idée est d'**adapter ce modèle à la zone** pour répondre à des enjeux lui étant propres, et énoncés explicitement en première partie.

Le projet de l'hôtel productif de la Haie des Cognets propose une **densification raisonnée** des usages en intégrant plusieurs typologies d'activités au sein d'un même bâtiment. Plutôt que de cloisonner les fonctions, l'ambition est de favoriser l'hybridation des pratiques productive et artisanale, créant ainsi un **lieu de vie pour les travailleurs et entreprises**. Ce principe de densification ne se limite pas à l'empilement de surfaces : il repose sur une **organisation spatiale intelligente**, qui permettrait à différents types d'entreprises de **coexister et de collaborer**. L'aménagement intérieur devra impérativement être conçu en lien étroit avec les besoins des entreprises. Les espaces de production, quant à eux, devront être rationalisés et pensés avec suffisamment de souplesse pour pouvoir accueillir une grande diversité d'usages et d'évolutions dans le temps, un bâti à mille vies.

Un des points clés de ce modèle réside dans la mutualisation des infrastructures et des services.

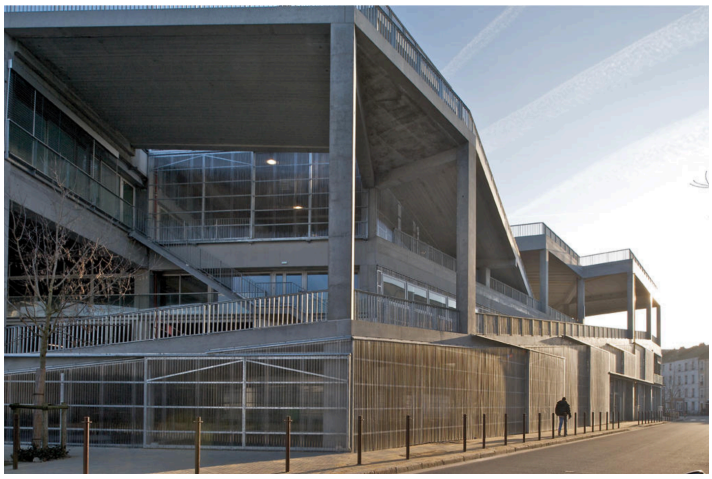
En centralisant les moyens de production (zones de stockage, ascenseurs-monte-charges, ateliers modulables) et de vie (espaces de coworking, salles de réunion, restaurations, sanitaires), l'hôtel productif permettrait de **faciliter l'accès à des ressources souvent hors de portée de certaines entreprises**. Cette mutualisation réduirait les coûts d'exploitation, et favoriserait aussi la circulation de savoir-faire et la **collaboration informelle entre usagers**. De la même manière, les flux seraient maximisés. Ce modèle devra anticiper les risques d'appropriation par des activités non productives (tertiaires). En définissant clairement un **programme centré sur la production urbaine et ses services associés**, la Haie des Cognets se veut une mixité fonctionnelle contrôlée et une complémentarité des usages au bénéfice du territoire et des entreprises.

La déclinaison de ce modèle en un hôtel logistique permet de s'adresser à des entreprises de logistique ayant besoin de stockage. Il proposerait de **grands volumes adaptés au turn-over** des marchandises et à une organisation rationnelle des flux. Pensé comme un bâtiment évolutif et durable, non éphémère, il doit pouvoir s'adapter aux mutations des pratiques logistiques. Le projet repose sur la préservation d'une partie du bâti existant, dans une logique de sobriété constructive et de limitation des ressources mobilisées. Le stockage serait en partie installé sous le bâtiment, sur pilotis, dans un espace ouvert. Ce dispositif permet de rationaliser le bâti, de **réduire les volumes construits** et d'optimiser l'usage du foncier tout en maintenant une grande fonctionnalité.

Le projet d'hôtel logistique est **central dans son implantation** et à proximité des entreprises de la ZAE qui ont également des espaces de stockage importants pour leur optimisation des flux qui peuvent être tendus ou poussés.

L'hôtel productif et l'hôtel logistique constituent deux entités distinctes, destinées à des typologies d'entreprises différentes. Toutefois, leur implantation à proximité et la nature complémentaire des activités accueillies permettent d'envisager des synergies. Leur **cohabitation favoriserait la mise en réseau** des entreprises et créerait des liens fonctionnels entre production et logistique, renforçant ainsi la cohérence économique du site.

L'ENSA Nantes par l'agence d'architecture Lacaton & Vassal constitue une référence pertinente pour penser l'hôtel productif et logistique. Les architectes y adoptent une posture radicale en intégrant des dispositifs issus du monde industriel, comme une large rampe extérieure inspirée des parkings au sein même d'une école. Ce choix offre une grande liberté de circulation, permet l'acheminement de matériaux volumineux et transforme le bâtiment en véritable infrastructure d'usages. Les façades largement ouvrables, les plateaux libres et les hauteurs généreuses renforcent cette capacité d'appropriation et d'évolution. Le bâtiment n'est pas figé, il est pensé comme un support adaptable, capable d'accueillir des situations imprévues.



Source : Lacaton & Vassal architect

2.6. Une ZAE pensée pour celles et ceux qui y travaillent

À l'horizon 2050, l'évolution de la ZAE vise à dépasser son caractère strictement productif pour devenir un territoire de travail plus accueillant et attractif. L'objectif est **d'améliorer durablement le bien-être des salariés**, l'attractivité professionnelle du site et la cohésion sociale, tout en renforçant l'identité territoriale de la zone.

La requalification des espaces publics constitue un **levier central** de cette transformation. L'intégration d'espaces de détente, de repos et de rencontre, associés à une végétalisation renforcée, répond à des enjeux de confort thermique, de qualité paysagère et de santé. La littérature montre que l'accès à des espaces verts de proximité favorise la récupération psychologique, réduit le stress et améliore la satisfaction au travail, notamment lorsqu'ils sont utilisés comme lieux de pause dans des contextes d'activités économiques (Hartig et al., 2014).

L'amélioration de la **mixité fonctionnelle** et le développement de services de proximité (restauration à destination des salariés, espaces extérieurs partagés, équipements collectifs) participent à la structuration d'un environnement plus vivant et plus intégré.

L'implantation d'un **centre dynamique**, regroupant ces services, permettrait de structurer une centralité interne à la ZAE, jouant un rôle fédérateur pour les entreprises et les salariés (Florida, 2014).

Sur le plan des ambiances urbaines, le projet accorde une attention particulière au **traitement qualitatif des espaces**. L'usage de couleurs chaudes, de matériaux accueillants et d'un mobilier urbain soigné vise à rompre avec l'image minérale et monotone des zones d'activités traditionnelles. Enfin, la réussite de cette trajectoire repose sur une démarche de concertation active avec les acteurs du territoire. L'implication des entreprises, des salariés, des collectivités et des riverains dans la conception et l'évolution des aménagements est identifiée comme un **facteur clé d'acceptabilité sociale et de durabilité du projet.**

2.7. Se déplacer autrement : vers une ZAE multimodale et accessible

Notre stratégie de mobilité pour la ZAE de la Haie des Cognets à l'horizon 2050 est de repenser les déplacements pour **réduire la dépendance à la voiture** individuelle et **offrir un cadre de vie plus agréable** aux travailleurs.

L'élément phare du projet est **la reconversion de l'ancienne voie ferrée** en une voie verte moderne.

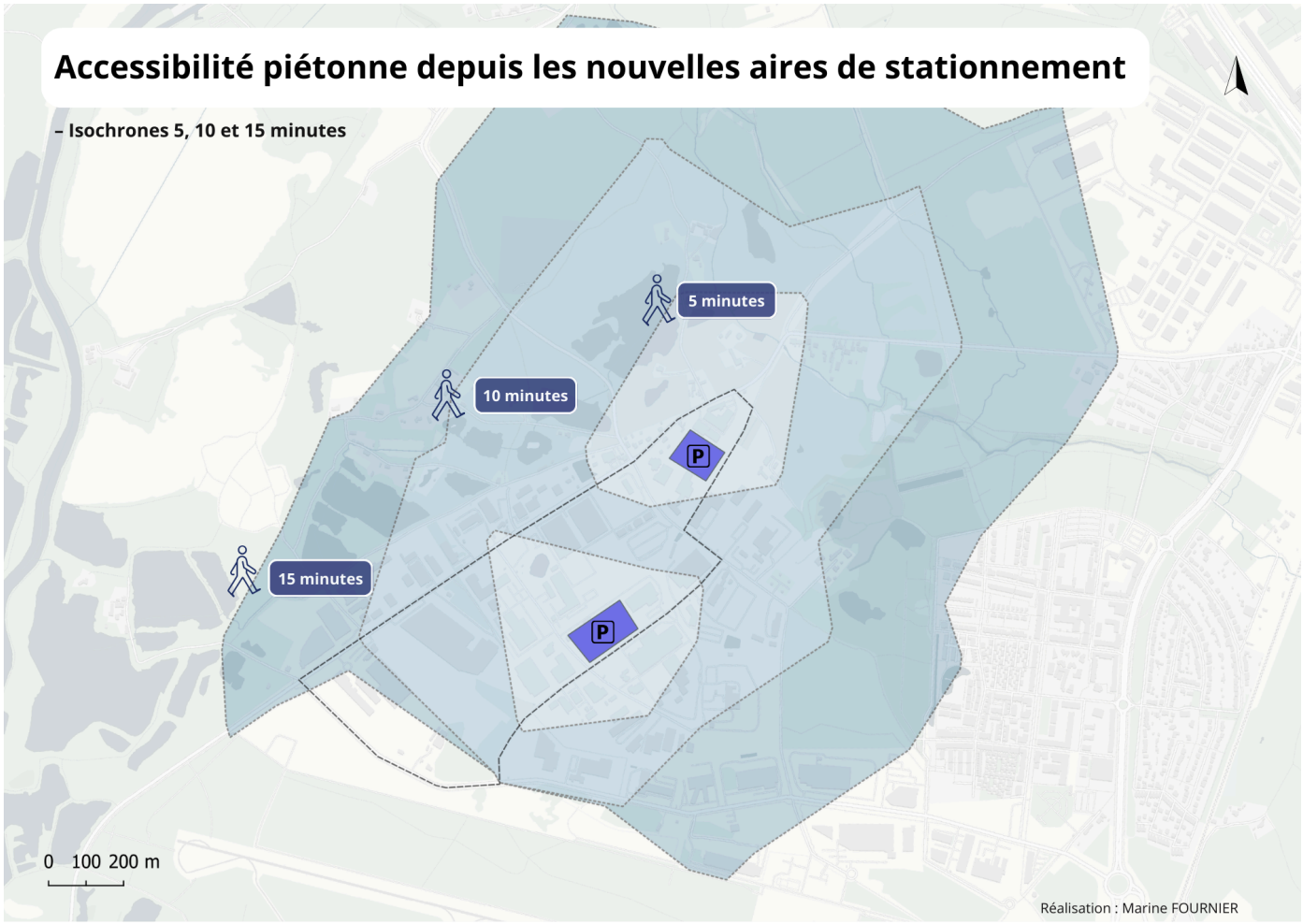
Cet axe devient la route principale pour les piétons et les cyclistes, leur offrant un chemin direct et sécurisé à travers la zone. Comme cette voie s'étend jusqu'à Cleunay, elle permet de relier efficacement la ZAE aux communes voisines et d'encourager les trajets domicile-travail à vélo afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette voie verte peut être poursuivie jusqu'à Rennes.

Pour **garantir la sécurité** des piétons et cyclistes, un système d'éclairage intelligent a été prévu, des lumières qui s'activent uniquement lorsqu'une présence est détectée, ce qui est à la fois rassurant, économe en énergie et favorise la trame noire (réseau de corridor écologique pour les espèces nocturnes).

La voie sera aménagée pour accueillir les piétons et les vélos afin de ne pas avoir de conflits d'usages. De plus, pour faire face aux risques d'inondation, nous prévoyons **désimperméabiliser les revêtements** de nos espaces extérieurs (voie verte, parking) afin de permettre l'infiltration de l'eau de pluie et la recharge des nappes phréatiques. (Transition écologique des entreprises, 2021). Pour cela plusieurs solutions sont possibles, comme adapter les plantations choisies jouant le rôle de régulation hydrique, contribuant à la résilience du site face aux aléas climatiques (arbre de pluie, noue).

Afin de créer une véritable boucle de circulation piétonne où l'on peut marcher sans danger, nous avons porté une attention particulière aux intersections. La zone comporte trois anciens passages à niveau qui croisent la route. Nous allons donc **installer une signalisation renforcée** à ces endroits pour avertir les automobilistes de la présence potentielle de piétons et ainsi sécuriser leurs traversées.

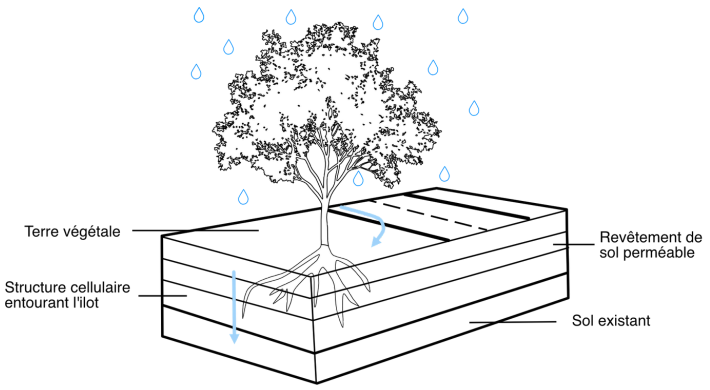
Pour optimiser le foncier, le stationnement sera centralisé dans **un parking-silo multimodal** situé au cœur de la zone d'activité, juste à côté de la voie verte. L'idée est que les employés garent leur voiture ou leur covoiturage ici, puis terminent leur trajet vers leur entreprise à pied ou à vélo via la voie verte.



Ce parking regroupera des stationnements voitures, des espaces dédiés au covoiturage et un parking vélos sécurisé. Des services pratiques comme des sanitaires et des poubelles seront installés aux abords pour le confort des usagers. En complément, un deuxième parking plus petit sera aménagé à l'entrée nord de la ZAE pour desservir les entreprises de ce secteur.

Nous misons également sur le changement des comportements. Les entreprises seront incitées à utiliser des plateformes comme ehop pour **organiser le covoiturage** entre travailleurs. Nous pourrions également mettre en place des quotas incitatifs : le nombre de places de parking attribuées à chaque entreprise pourra être limité en fonction de sa taille.

La question des transports est également très importante pour **offrir aux travailleurs une alternative à la voiture**. Nous prévoyons deux arrêts de bus dans cette zone d'activité, le premier près du petit parking au nord de la zone d'activité, et le second qui sera déplacé pour être collé au parking silo, créant ainsi une connexion immédiate entre le bus et les autres modes de transport.



Arbre parapluie

Source : Fanny BOURDET (MOUI)

Nous envisageons de mettre en place la gratuité des transports en commun, sachant que nous améliorons l'offre de transport avec plusieurs passages dans la journée à des horaires stratégiques. Un nouvel itinéraire de la ligne de bus 37 est donc repensé avec l'arrêt "Bellevue". La ligne de bus continue jusqu'à Rennes avec des correspondances aux métros A et B pour faciliter l'accessibilité aux travailleurs.

Les autres arrêts existant sur ce site ne seront plus utilisés afin de mettre en avant ce pôle multimodal et la ligne de bus sera modifiée. De plus, l'inclusivité est au cœur de notre projet de mobilité pour 2050. Les deux arrêts de bus stratégiques ont été conçus pour être 100 % accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cela se traduit par des quais rehaussés permettant une montée et une descente de plain-pied pour les fauteuils roulants, sans effort ni assistance.

Nous avons aussi prévu d'**aménager une aire de repos** au sud de la ZAE. Cette dernière a été pensée pour offrir des conditions de travail plus agréables aux conducteurs.

Le bâtiment sera équipé de sanitaires et de douches, ce qui est indispensable pour le confort des routiers et conducteurs effectuant de longs trajets ou des horaires décalés. Des poubelles de tri sélectif seront mises en place, incitant ainsi au respect de l'environnement.

Enfin, l'aire de repos aura une salle de repos équipée de distributeurs pour permettre une vraie coupure.

Enfin, pour que la cohabitation entre les différents usagers se passe bien, la vitesse des véhicules motorisés sera strictement limitée dans l'ensemble de la ZAE. L'objectif est de garantir une sécurité maximale aux piétons et aux cyclistes.

Nous porterons **une attention particulière aux points de rencontre**, c'est-à-dire les zones où les flux de voitures croisent les cheminements piétons et vélos. À ces endroits stratégiques, la signalisation sera fortement renforcée avec du marquage au sol visible et des panneaux clairs pour rappeler aux automobilistes qu'ils entrent dans un espace partagé et qu'ils doivent ralentir.

CONCLUSION : LA ZAE COMME LEVIER DE TRANSITION TERRITORIALE À 2050

L'analyse de la zone d'activités économiques de la Haie des Cognets met en évidence les limites structurelles d'un modèle hérité des décennies passées, fondé sur une forte consommation foncière, une spécialisation fonctionnelle marquée et une dépendance dominante à l'automobile. Ce diagnostic révèle toutefois que ces contraintes constituent également des leviers d'action majeurs dans un contexte de transition écologique, réglementaire et économique, notamment au regard des objectifs de sobriété foncière et du Zéro Artificialisation Nette à l'horizon 2050.

Le projet prospectif développé dans ce dossier propose une relecture globale de la ZAE, non plus comme un simple espace productif périphérique, mais comme un territoire à part entière, capable de concilier performance économique, qualité environnementale et amélioration des conditions de travail. La cohérence d'ensemble repose sur plusieurs principes structurants : la maîtrise publique et la réversibilité du foncier, l'intensification raisonnée des usages, la mutualisation des infrastructures, le renforcement des continuités écologiques et la diversification des mobilités. Ces leviers sont mobilisés de manière transversale afin de produire un projet systémique, où les dimensions foncières, écologiques, sociales et fonctionnelles s'articulent entre elles.

La trame verte, conçue comme une véritable infrastructure écologique productive, joue un rôle central dans cette stratégie. Elle permet à la fois de reconnecter la ZAE aux milieux naturels environnants, d'améliorer la résilience du site face aux aléas climatiques et de transformer le cadre de travail quotidien des salariés. De la même manière, les dispositifs de densification verticale, tels que l'hôtel productif et l'hôtel logistique, traduisent une volonté de préserver les fonctions économiques tout en réduisant l'empreinte au sol et en favorisant les synergies entre activités. L'attention portée aux services, aux espaces de sociabilité et aux ambiances urbaines contribue à repositionner la ZAE comme un lieu de vie professionnelle plus attractif et plus inclusif.

Le projet assume néanmoins son caractère prospectif. Il s'affranchit volontairement de certaines contraintes actuelles afin d'explorer des trajectoires possibles à long terme, sans prétendre à une transposition immédiate. Sa mise en œuvre effective supposerait des conditions de réussite fortes, au premier rang desquelles figurent la concertation avec les entreprises, les salariés et les acteurs institutionnels, ainsi qu'une gouvernance foncière et opérationnelle stable dans le temps. L'acceptabilité sociale, la capacité d'adaptation aux évolutions économiques et la coordination entre acteurs publics et privés constituent des enjeux déterminants pour éviter un projet déconnecté des réalités locales.

En définitive, la ZAE de la Haie des Cognets apparaît comme un terrain d'expérimentation pertinent pour penser le renouvellement des zones d'activités à l'échelle métropolitaine. En mobilisant la ZAE comme levier de transition territoriale, ce projet contribue à alimenter les réflexions actuelles sur la transformation des espaces productifs, en démontrant qu'ils peuvent devenir des supports de résilience, de sobriété et de qualité de vie, sans renoncer à leur rôle économique.

BIBLIOGRAPHIE ET CONFÉRENCES

BENNETT, Andrew F. et BENNETT, Graham, 2003. Linkages in the landscape: the role of corridors and connectivity in wildlife conservation. 2. ed. Gland Cambridge : IUCN. Conserving forest ecosystems series, 1. ISBN 978-2-8317-0744-0.

BOURNY, Thomas, KUHN, Elian, BLAY, Quentin Le, O'RORKE, Bleuenn, CHIKH, Lydia Ould, PINEAU, Fabian et SOUL, Coraline, [sans date]. ZONE D'ACTIVITÉ AUJOURD'HUI. .

CHEN, Fangqing, GUAN, Shoupeng, MA, Yanran, XIE, Zongqiang, LV, Kun, HUANG, Yongwen et JIA, Guomei, 2019. Impact of regulated water level fluctuations on the sexual reproduction of remnant Myricaria laxiflora populations. Global Ecology and Conservation [en ligne]. avril 2019. Vol. 18, pp. e00628. DOI 10.1016/j.gecco.2019.e00628. [Consulté le 13 février 2026].

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (éd.), 2011. Green infrastructure and territorial cohesion: the concept of green infrastructure and its integration into policies using monitoring systems. Luxembourg : Publications Office. ISBN 978-92-9213-242-2.

FLORIDA, Richard L., 2014. The rise of the creative class: revisited. Paperback of the rev. ed. New York, NY : Basic Books. ISBN 978-0-465-04248-7.
FORMAN, Richard T. T., 2008. Land mosaics: the ecology of landscapes and regions. 9. print., transferred to digital printing. Cambridge : Cambridge Univ. Press. ISBN 978-0-521-47980-6.

HARTIG, Terry, MITCHELL, Richard, DE VRIES, Sjerp et FRUMKIN, Howard, 2014. Nature and Health. Annual Review of Public Health [en ligne]. 18 mars 2014. Vol. 35, n° 1, pp. 207-228. DOI 10.1146/annurev-publhealth-032013-182443. [Consulté le 13 février 2026].

IAUR RENNES, 2025. Guide de recommandations pour optimiser et densifier le foncier économique. octobre 2025.

INNES, Judith E. et BOOHER, David E., 2010. Planning with complexity: an introduction to collaborative rationality for public policy. 1. publ. London : Routledge. ISBN 978-0-415-77932-6.

JÄRVISALO, J. et SARIS, N. E., 1975. Action of propranolol on mitochondrial functions--effects on energized ion fluxes in the presence of valinomycin. Biochemical Pharmacology. 15 septembre 1975. Vol. 24, n° 18, pp. 1701-1705. DOI 10.1016/0006-2952(75)90009-x.

Lacaton & vassal, [sans date]. [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=55# [Consulté le 13 février 2026].

Les documents du PLUi | Logement et urbanisme | Rennes Ville et Métropole, 2025. [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://logement.metropole.rennes.fr/documents-du-plui/ [Consulté le 13 février 2026].

Consultez les règles du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi). Il définit les règles de construction et d'occupation du sol pour les 43 communes de la métropole.

Les zones d'aménagement commercial (ZACom) en 2025 - uMap - Online map creator, [sans date]. [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/les-zones-damenagement-commercial-zacom-en-2025_1280644#11/48.129205/-1.698074 [Consulté le 13 février 2026].

PUCHER, John, BUEHLER, Ralph, BASSETT, David R. et DANNENBERG, Andrew L., 2010. Walking and Cycling to Health: A Comparative Analysis of City, State, and International Data. American Journal of Public Health [en ligne]. octobre 2010. Vol. 100, n° 10, pp. 1986-1992. DOI 10.2105/AJPH.2009.189324. [Consulté le 13 février 2026].

Revêtements perméables, [sans date]. [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://mission-transition-ecologique.beta.gouv.fr/projets-entreprise/revetements-permeables [Consulté le 13 février 2026].

Syvil architectures, [sans date]. [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://syvil.eu/fr/recherches/l-immobilier-productif-vertical/hotels-productifs [Consulté le 13 février 2026].

Conférences :

"Contexte et enjeux du Workshop", Michelle Le Loir (directrice adjointe de l'aménagement urbain et de l'habitat de rennes métropole)

"Contexte et enjeux economique", François Rouault, directeur économie, emploi innovation, Rennes Métropole

" Les outils foncier : EPF", Jean Christophe Poussin, chargé d'études coordination à la Région Bretagne

"Guide de recommandations (annexé au PLU) : Potentiels de densification et de renouvellement urbain en ZAE et zones mixtes", Jérome Malle, chargé d'études principal économique territoriale, tourisme et commerce (AUDIAR)

"La place de la logistique dans les ZAE et zones mixtes", Basile Martineau,chargé d'études économique (AUDIAR)

"Travaux et apports de la CCI d'Ille-et-Vilaine", Bruno Epp, conseiller entreprises et collectivités, spécialiste commerce et foncier économique

Workshop IAUR 2026, 14ème édition

ÉQUIPE 3 - Haie des Cognets, Saint-Jacques-de-la-Lande

De gauche à droite : Yannick BAERT (ACT), Marine FOURNIER (SIGAT), Elouan BOGÉ (EMMD), Fanny BOURDET (MOUI), Étienne DE GRAEVE (AUDIT), Léa DOREL (ERPUR) et Margot RAPIN (ARCHI-MOUI).