



PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Version provisoire pour débat en Comité de pays – 22 avril 2016



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
PREAMBULE AU PROJET.....	3
L'émergence d'enjeux partagés en phase diagnostic	3
Principes généraux des règles de l'urbanisme	5
Règlementation relative au PADD du SCoT.....	5
AVANT-PROPOS : LE CŒUR DE LA REFLEXION STRATEGIQUE	6
I – HABITER, TRAVAILLER, VIVRE ET SE DEPLACER SUR LE PAYS	
DEMAIN.....	7
1) Anticiper l'accueil démographique pour assurer la cohérence de l'organisation territoriale.....	7
2) Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins	8
3) Affirmer l'attractivité territoriale à travers une politique économique ambitieuse et cohérente	10
4) Répondre aux besoins des habitants à travers l'offre de services, d'équipements, de formations et de mobilités	16

II – UNE ORGANISATION TERRITORIALE REpondant AUX PRINCIPES D'EQUILIBRE.....	19
1) Un pays ouvert sur les territoires voisins	19
2) Mettre en œuvre un projet « sur mesure », qui valorise les diversités territoriales.	21
3) Une armature territoriale qui s'appuie sur toutes les composantes du territoire.	22
III - UN PROJET DURABLE QUI S'APPUIE SUR LES « MURS PORTEURS » DU TERRITOIRE	24
1) Diversité et qualité paysagère façonnent l'identité du territoire.	24
2) Assurer une gestion durable des ressources naturelles	25
3) Composer l'aménagement du territoire en prenant en compte les risques et les nuisances	27
4) Favoriser le développement de la biodiversité à travers l'identification de la trame verte et bleue	29
5) Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles	32
Carte de synthèse du PADD	33

PREAMBULE AU PROJET

L'émergence d'enjeux partagés en phase diagnostic

La phase diagnostic a été l'occasion d'échanger de manière thématique, transversale et géographique sur l'aménagement du pays de Saint-Malo et sur les enjeux qui doivent guider la révision du SCoT. L'ensemble de ces échanges a permis aux élus de partager les enjeux suivants :

I - Pour un territoire attractif :

Conforter le pays au sein de l'espace régional, dans son rôle d'accueil des nouvelles populations

Au cœur du « Grand Ouest » et à proximité d'une métropole au développement dynamique, le pays de Saint-Malo joue la carte de l'accueil diversifié en s'appuyant sur ses spécificités.

- Coordonner les politiques locales et affirmer la place du pays de Saint-Malo vis-à-vis des territoires limitrophes ;
- Faire du SCoT un document d'urbanisme qui permettra d'orienter les dynamiques démographiques avec plus d'opérationnalité.

Prendre appui sur l'armature urbaine existante pour soutenir les développements à venir

Sans exclusivité, le développement du pays de Saint-Malo doit d'abord s'appuyer sur les villes qui ont l'offre urbaine la plus significative.

- Conforter la dizaine de pôles urbains dans l'optique d'un projet global, équilibré et solidaire valorisant les équipements déjà existants tout en tenant compte des tendances démographiques récentes ;
- Orienter l'urbanisation vers des formes urbaines et villageoises resserrées dans l'optique d'une réduction des coûts des politiques publiques (VRD, fibre optique, transports, etc.).

Appréhender finement le foncier afin d'en assurer une gestion économe au service d'une plus grande mixité

Le foncier est rare et la terre n'est pas extensible ! Il s'agit d'en prendre pleinement conscience dans les différents modes d'habiter le pays.

- Connaître finement le foncier urbanisé en vue de définir des objectifs de réduction de la consommation foncière ;
- Faciliter le renouvellement urbain par l'identification des secteurs potentiels ;
- Accompagner une production de logements diversifiée pour favoriser le renouvellement de la population et la mixité sociale.

Document
travaillé

II - Pour un territoire productif :

Permettre les développements en optimisant le foncier économique et en renforçant la mixité fonctionnelle des centralités

Avoir une vision globale et cohérente de l'offre disponible avant d'aménager de nouvelles zones d'activités. Et ne pas oublier qu'en grande partie, le développement économique doit réinvestir le cœur des villes.

- Evaluer les équipements existants pour optimiser le foncier économique ;
- Identifier un potentiel d'offre permettant de répondre aux besoins des entreprises ;
- Diversifier les vocations des bourgs et centres villes pour renforcer leur mixité fonctionnelle comme espaces résidentiels et productifs ;
- Créer un volet « formation » qui permette une programmation des équipements nécessaire au développement de l'enseignement supérieur.

Soutenir le développement des activités liées à la mer et au tourisme, par une appréhension fine des projets

Le pays de Saint-Malo possède une façade maritime d'exception et source de développement. Le SCoT est une occasion unique pour la valoriser de manière cohérente, dans le respect de l'environnement et de la loi « Littoral ».

- Prendre la mesure du littoral comme espace vivant et productif en engageant une lecture SCoT de la loi « Littoral » ;
- Approfondir les connaissances des activités maritimes pour permettre leur développement en mer en soutenant leur développement à terre ;
- Avoir une approche touristique globale pour un desserrement de la pression touristique littorale et une diffusion de la dynamique touristique et de loisir à l'échelle du pays.

Donner les perspectives nécessaires au maintien, à l'adaptation et au développement de l'agriculture

Le territoire agricole n'est pas une variable d'ajustement foncier. Il doit structurer durablement le territoire.

- Approfondir les connaissances de l'agriculture du pays et avoir une approche différenciée selon les secteurs agricoles afin de favoriser le maintien des terres agricoles de bonne qualité et la transmission des exploitations agricoles ;
- Reconquérir du parcellaire agricole et préserver l'intégrité des grands espaces agricoles afin de limiter les conflits d'usage.

III - Pour un territoire durable :

Soutenir la mise en place d'une offre de déplacements alternative aux usages individuels routiers

La nouvelle offre de déplacement sera à l'image des nouvelles solidarités territoriales et des nouvelles exigences environnementales.

- Conforter les pratiques intermodales (ferroviaire/covoiturage/gares routières ...) en concentrant le développement sur les infrastructures existantes ;
- Poser les principes d'une urbanisation économe en déplacements afin de pouvoir limiter l'usage de la voiture individuelle ;
- Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture particulière en identifiant des réseaux de voies douces.

Assurer la prise en compte des protections liées à l'environnement par leur intégration au projet global

L'environnement n'est pas une contrainte. C'est au contraire une chance pour accompagner le développement du territoire dans la qualité.

- Valoriser toutes les composantes de la « Trame Verte et Bleue » par la mise en valeur de la qualité des milieux naturels dans un projet qualitatif global ;
- Intégrer la gestion responsable des risques dans le projet de territoire afin de prévenir l'exposition des biens et des personnes ;
- Prendre en compte les normes réglementaires en matière de nuisances, de pollutions et de déchets dans le projet de territoire afin de limiter l'exposition des populations.

Intégrer l'énergie et l'eau dans la définition des projets, en vue d'en assurer une gestion plus économe

Pas de développement sans ressource ! Il s'agit donc de gérer les ressources avec intelligence et cohérence.

- Mettre en corrélation gestion de l'eau et développement du territoire pour une gestion durable de la ressource ;
- Articuler maîtrise de l'énergie et nouvelles formes urbaines (plus compacte/moins énergivore) ;
- Identifier les potentiels d'économie d'énergie et préserver les sources d'énergie renouvelable pour favoriser leur développement.

Principes généraux des règles de l'urbanisme

Article L101-1 du Code de l'Urbanisme

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation.

Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. [...] »

Article L101-2 du Code de l'Urbanisme

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° 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 ;
- 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 du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° 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 ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° 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 ;

7° 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.

Article L101-3 du Code de l'Urbanisme

« La réglementation de l'urbanisme régit l'utilisation qui est faite du sol, en dehors des productions agricoles, notamment la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions. [...] »

Règlementation relative au PADD du SCoT

Article L141-4 du Code de l'Urbanisme

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement.

[...] »

AVANT-PROPOS : LE CŒUR DE LA REFLEXION STRATEGIQUE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables – plus connu sous son acronyme PADD – est avant tout **un document stratégique**. Il s'agit du cœur du SCoT, réunissant l'ensemble des élus du pays autour d'une vision stratégique commune, basée sur un diagnostic partagé.

Concrètement, le PADD doit tirer les conséquences du diagnostic (besoins satisfaits et non satisfaits, enjeux spécifiques à chaque thématique) et exprimer la politique d'aménagement et de développement que les élus souhaitent voir se réaliser. Il doit définir une stratégie guidant les politiques publiques d'urbanisme dans de nombreux domaines (habitat, développement économique, touristique et commercial, déplacements, valorisation agricole et environnementale...)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables est essentiel à la démarche SCoT, dans la mesure où il conditionne le contenu du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), partie « réglementaire » du SCoT. A l'inverse, les objectifs inscrits dans le DOO doivent permettre la mise en œuvre du projet.

Il revient au DOO de traduire les moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs des politiques publiques fixés dans le PADD.

Le PADD est ainsi :

- **Un projet politique** visant à organiser, dans l'intérêt de tous, les rapports entre une population et les spécificités d'un territoire, en mettant en œuvre les objectifs du développement durable.
- **Un projet prospectif** visant à mettre en œuvre, à l'horizon 2030, cette organisation territoriale. Ce sont les élus qui définissent un scénario de développement et d'aménagement choisi et non subi.
- **Un projet commun structurant qui tient compte de la diversité des territoires et de leurs potentiels de développement** en termes d'habitat, de développement économique et commercial, de déplacements, de valorisation agricole, environnementale et touristique.

Lexique des sigles :

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs

DAAC : Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

I – HABITER, TRAVAILLER, VIVRE ET SE DEPLACER SUR LE PAYS DEMAIN

1) Anticiper l'accueil démographique pour assurer la cohérence de l'organisation territoriale

Maintenir une qualité de vie appréciée par tous

Avant de prévoir l'accueil de nouveaux habitants, les grandes orientations de ce PADD s'attachent à préserver une qualité de vie agréable pour les habitants actuels de manière à assurer leur maintien sur le territoire dans des conditions optimales. L'arrivée de nouveaux habitants s'effectuera en garantissant la qualité de vie des habitants actuels.

Pour ce faire, tout en préservant le cadre paysager, le PADD développe les grandes orientations permettant de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs : création d'emplois, offre en logements adaptés et plus globalement maintien d'un niveau d'équipements et de services adapté à tous.



Le projet du SCoT passe par le maintien de la qualité de vie sous toutes ses formes

Baser le projet du SCoT sur un accueil volontariste de nouveaux habitants

Le pays de Saint-Malo est un des territoires les plus attractifs de Bretagne. Cela s'explique notamment par son cadre littoral d'exception au nord, la proximité de la métropole rennaise au sud, et un réseau de villes et villages offrant dynamisme économique, culturel et touristique ainsi que des services et équipements de qualité.

Le SCoT du pays de Saint-Malo entend permettre, favoriser et accompagner l'accueil de nouveaux habitants. Détaillé dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, le scénario démographique se veut ambitieux car basé sur une politique d'accueil volontariste.

S'appuyant sur un renforcement des principales polarités du territoire et notamment de la ville de Saint-Malo, mais profitant également des fortes dynamiques de la métropole rennaise, le projet du SCoT réside dans la capacité du territoire à attirer de nouveaux habitants au-delà des frontières régionales.

2) Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins

Sur la base de l'armature territoriale, permettre l'accueil démographique par une production ajustée de logements

Pour mettre en œuvre l'organisation territoriale et assurer l'opérationnalité du projet, il est essentiel d'anticiper une production de logement qui puisse être déclinée, au regard de l'armature territoriale, pour chaque commune ou polarité.

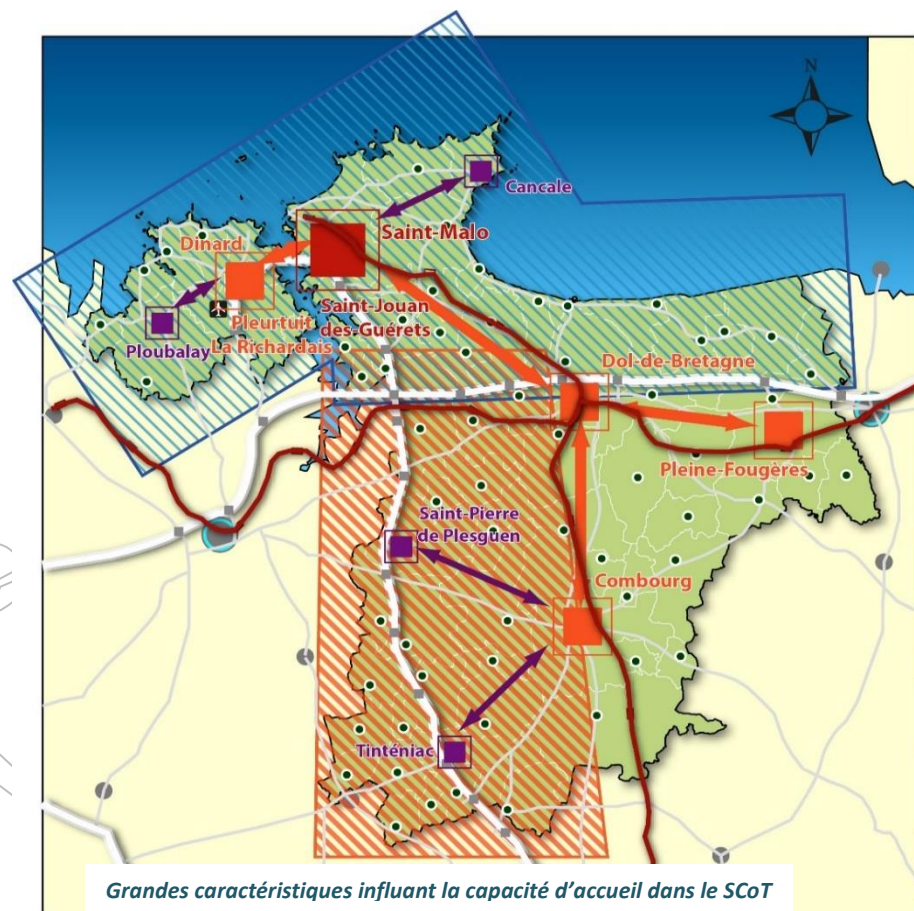
Au-delà des résidences principales, le SCoT anticipe également une production de résidences secondaires, qui se justifie par l'intérêt économique que cela représente, mais surtout qui correspond à une demande qui, contrairement à d'autres secteurs du territoire national, ne fléchit pas.

Sur la base d'une programmation projetée du nombre de logements à l'échelle du pays, les « capacités d'accueil » des communes, seront traduites dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, au regard :

- **du rôle identifié dans l'armature territoriale¹**, ainsi, toutes les communes doivent pouvoir disposer d'une offre de logements adaptée aux besoins ; celles qui jouent un rôle structurant doivent pouvoir conserver leur fonction résidentielle à l'échelle du pays ;
- **de la capacité physique du territoire à offrir du foncier**, tant en extension qu'en renouvellement, pour assurer la production de logement ;
- **des dynamiques démographiques vécues ou potentielles**, directement liées au positionnement géographique ou aux caractéristiques des communes.

Cette traduction de la politique du SCoT en matière d'habitat sera notamment concrétisée par l'identification des capacités foncières pouvant être mobilisées.

¹ L'armature territoriale est détaillée en chapitre 2



- Pôle Majeur
- Pôles structurants
- Pôles relais
- Communes rurales et périurbaines
- Secteur littoral : attractif et cadré
- Secteur ouest : dynamiques récentes élevées

Diversifier le parc immobilier, une réponse aux enjeux de mixité sociale et intergénérationnelle

A travers la production de logements assurant une diversité de l'habitat et des formes urbaines, le SCoT souhaite favoriser le renouvellement naturel des populations et répondre aux attentes et aux besoins de chacun.

Il est important que le renouvellement de la population ne soit pas uniquement lié à la production de nouveaux logements et que les parcours résidentiels puissent s'effectuer dans chaque partie du territoire. Le pays de Saint-Malo offrira des possibilités diverses et une répartition équitable de l'offre de logement, sur la base d'une politique forte en faveur du logement social et des logements adaptés aux jeunes, aux personnes âgées et à celles en situation de handicap.

Les contrastes territoriaux qui peuvent s'illustrer par une ségrégation foncière sur le littoral densément urbanisé et notamment la Côte d'Emeraude, induisent des difficultés pour certains ménages à accéder à des logements sur place. Anticiper une production de logements abordables à l'échelle du pays est nécessaire pour assurer une mixité sociale et favoriser l'arrivée de jeunes ménages sur l'ensemble du territoire.

De manière à mettre sur le marché des logements à des prix modérés, il est essentiel d'anticiper bien en amont la maîtrise foncière des futurs secteurs d'extension mais aussi des secteurs stratégiques pour le renouvellement urbain.

Sur les secteurs soumis à moins de pression foncière, où les alternatives à la maison individuelle sont peu présentes, la recherche d'une diversité du parc de logements permettra aux communes de s'adapter au vieillissement de la population en proposant des logements adéquats.

Assurer un développement résidentiel optimisé participant à la réduction de la consommation foncière

Assurer la cohérence du projet c'est permettre de répondre à la fois aux besoins de développement et au maintien d'un foncier agricole, essentiel à la pérennité du territoire. Il s'agit donc d'assurer une sobriété foncière qui se traduira à la fois par un travail de renouvellement du tissu urbain existant, mais aussi par une optimisation des espaces « consommés ».

Assurer une part du développement au sein du tissu urbain est essentiel, à la fois pour limiter l'impact foncier, mais aussi pour proposer des logements au plus près des équipements et services regroupés dans les centralités.

En effet, il est important d'assurer dans les prochaines années une production et une répartition des logements qui ne soient pas « bloquante » pour le territoire, quels que soient les scénarios économiques et sociaux à venir, même en cas d'augmentation sensible du coût des déplacements.

A ce titre, l'ensemble des secteurs urbains situés à proximité des gares seront amenés à jouer un rôle important dans le développement du territoire, quel que soit le positionnement des communes dans l'armature du SCoT. Cela se traduira notamment par des capacités d'accueil résidentiel renforcées.

Dans les opérations en extension, le SCoT veillera à limiter l'étalement urbain en dehors des agglomérations et des bourgs, de manière à ne pas « miter » le foncier agricole. Au sein des opérations d'aménagement, l'optimisation foncière et l'intensité urbaine seront recherchées, en s'assurant d'être adapté au contexte environnant.

Au-delà de l'intérêt foncier, la mise en œuvre de formes urbaines compactes répond également à une politique énergétique limitant les consommations.

3) Affirmer l'attractivité territoriale à travers une politique économique ambitieuse et cohérente

Assurer un développement économique qui réponde aux enjeux d'aujourd'hui et à ceux de demain

Fort d'une diversité de ses activités économiques, le pays de Saint-Malo compte un nombre d'emplois presque aussi important que le nombre d'actifs occupés qui habitent sur le territoire. Maintenir cet équilibre tout en assurant un accueil ambitieux de nouveaux habitants nécessite de mettre en œuvre une politique de développement économique créatrice d'emplois.

Les objectifs du SCoT permettront d'offrir les conditions d'implantation et d'évolution nécessaires au développement de chaque secteur économique. A travers la mise en place d'offres diversifiées et qualitatives, ce développement pourra répondre aux attentes des entreprises locales mais aussi d'attirer celles de l'extérieur.

Conforter l'ensemble des secteurs d'activités c'est notamment accompagner le développement des emplois tertiaires (services, commerces...), en assurant une production au cœur des villes et des bourgs, mais c'est aussi continuer à répondre aux besoins de l'industrie et de l'artisanat, qu'il s'agisse d'entreprises qui font rayonner l'économie au niveau national et international, ou d'établissements de proximité.

Appuyer le développement économique sur les spécificités territoriales

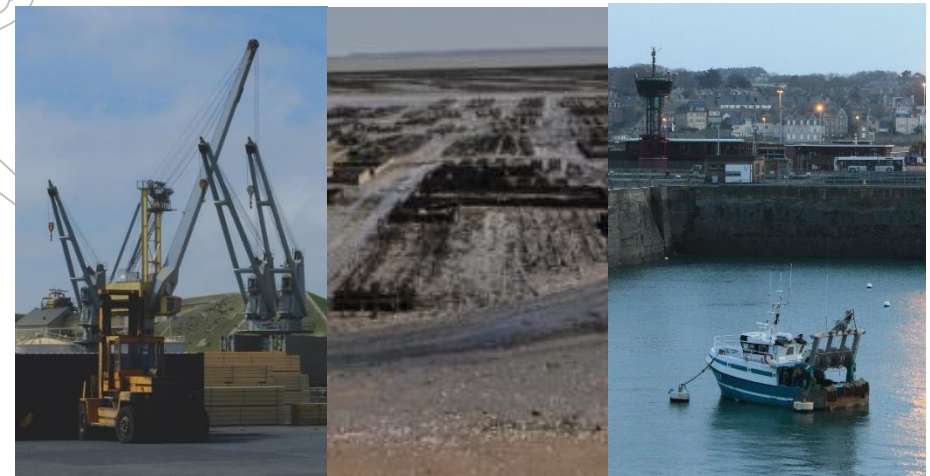
Activités liées à la Mer

Vecteur d'attractivité et d'identité, l'économie maritime est fondamentale dans le projet du territoire. Le développement économique passe notamment par le renforcement et la diversification de ces activités.

Valoriser les atouts spécifiques du territoire comme les activités conchylicoles, cela passe par le fait de permettre leur développement. Par exemple, l'accès à la mer doit être maintenu pour la conchyliculture mais les espaces à terre en proximité directe avec le littoral doivent également être disponibles pour le renforcement et la valorisation de cette activité.

Vecteur de plus-values importantes en matière d'attractivité économique, le domaine de la recherche sur le territoire est fortement lié à la proximité de la mer, en particulier toute la filière des biotechnologies marines. Son développement dans de bonnes conditions fait pleinement partie des objectifs du SCoT.

Du point de vue des infrastructures, le SCoT permettra également de répondre au développement portuaire mais aussi aux besoins liés à la pêche et aux activités de plaisance, notamment avec la création de cales d'accès à la mer et avec un accroissement des mouillages.



Activités portuaires, conchylicoles, halieutiques, mais aussi de plaisance et de loisirs... des économies littorales à accompagner

Activités touristiques

Sous de multiples formes, l'activité touristique est très largement représentée sur le territoire, avec comme particularité, le regroupement des principaux flux sur la partie littorale du pays.

Dans une recherche d'équilibre, le SCoT souhaite favoriser une approche touristique globale, afin d'assurer un desserrement de la pression touristique littorale et une diffusion de la dynamique touristique et de loisir à l'échelle du pays. Au Sud du pays, les atouts touristiques sont nombreux : le canal d'Ille et Rance, la ville de Combourg, Cobac Parc et le parc zoologique de la Bourbansais mais aussi un réseau de nombreux sites touristiques locaux.

La mise en place de liaisons touristiques s'effectuera en lien avec le maillage des déplacements doux, en favorisant les systèmes de relais entre le train et le vélo par exemple. Ce réseau favorisera le développement du tourisme vert à travers une capacité d'accueil et d'hébergement renforcée dans les zones rurales et une recherche de produits touristiques à valeur ajoutée.

Activités de maintenance aéronautique sur l'aéroport de Dinard-Pleurtuit

Infrastructure participant au rayonnement du territoire, l'aéroport de Dinard-Pleurtuit, qui peut accueillir des moyens courriers, rassemble des entreprises à forte plus-value disposant notamment de compétences en matière de maintenance aéronautique. Ces caractéristiques, associées à l'intérêt touristique du pays et à la proximité des infrastructures portuaires offrent à l'aéroport un potentiel de développement économique important.

Territoire d'innovation valorisé par la reconnaissance « French Tech » d'Atalante

En association avec la métropole Rennaise, le pays de Saint-Malo s'appuie sur la technopole Atalante pour promouvoir la recherche et le développement technologique. Créateur d'emplois à haute valeur ajoutée, l'effervescence d'Atalante permet notamment de favoriser l'émergence de start-ups.

Assurer le maintien et le développement des emplois au cœur des villes et villages

Les tendances économiques ont évolué. Les emplois salariés et le secteur tertiaire continuent de progresser sur le territoire, à l'image de ce qui s'observe au niveau national. Au sein du pays de Saint-Malo, les principaux pôles économiques ont connu une augmentation sensible du nombre d'emplois, plus rapide que l'accueil démographique.

La recherche grandissante de surfaces disponibles au cœur des villes et villages nécessite d'avoir un développement qui permette d'assurer une offre dans le tissu urbain existant. Le SCoT identifiera notamment les secteurs stratégiques pour mettre en œuvre une politique forte de renouvellement urbain.

Accompagnant un principe de maintien de la vitalité des centres, l'emploi au cœur des bourgs et centres villes permet aussi d'assurer un regroupement nécessaire à la fréquentation des services, en s'appuyant sur ce qui a toujours fait la ville, à savoir un mélange entre logements, commerces, services et équipements.

La vitalité des sites de centralités des villes et villages, est notamment dépendante de la dynamique commerciale qui y est présente. Le commerce de détail tend de plus en plus à s'organiser autour de la logique des flux, au détriment des logiques de centralités, remettant en cause l'organisation multifonctionnelle du territoire au risque de désertifier les centralités et de démultiplier les déplacements contraints pour la réalisation d'achats.

Afin d'éviter le développement d'opportunités économiquement rentables individuellement, mais socialement destructeurs pour l'aménagement du territoire, le SCoT souhaite encadrer la localisation du développement commercial et en particulier éviter l'implantation ou l'extension de bâtiments commerciaux en dehors des principales taches urbaines de chaque commune. La pérennisation du nombre et de la diversité de commerces dans les centralités, est une priorité affirmée par le SCoT par rapport au développement de nouvelles surfaces commerciales « périphériques ».

Ce développement économique, qui répond également à un objectif de « sobriété foncière », favorise la pratique des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture. A ce titre, certains secteurs de gare sont particulièrement stratégiques pour mettre en œuvre une politique de création d'emplois et de services.

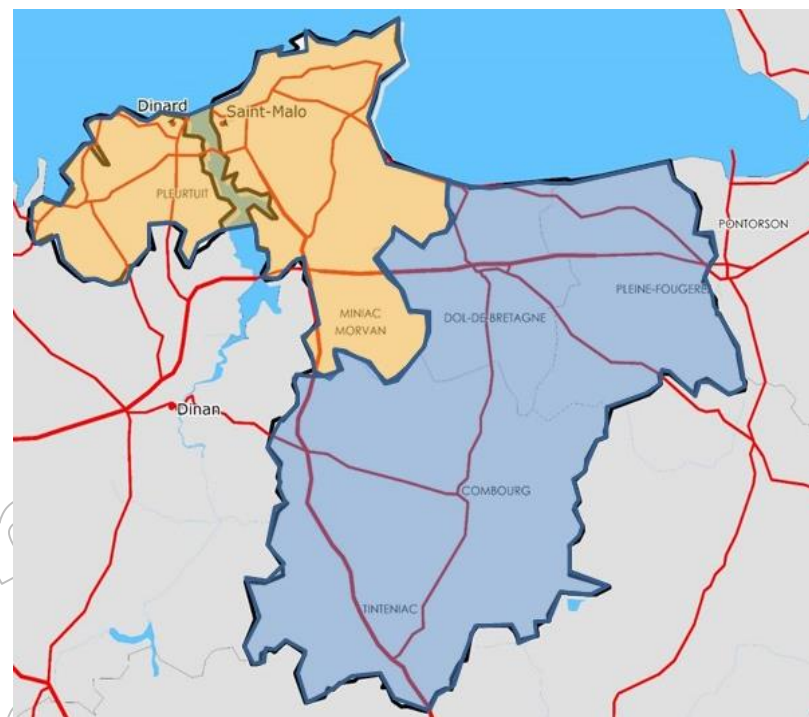
Calibrer l'offre foncière pour le développement économique en assurant une lisibilité aux porteurs de projet, mais sans « cloisonner » l'économie.

Le SCoT doit permettre de disposer d'une offre qui réponde aux attentes des porteurs de projet, tant sur l'aspect qualitatif que sur l'aspect quantitatif. L'armature des zones d'activités économiques permettra d'identifier clairement les disponibilités et la programmation à venir.

L'objectif est d'éviter une offre trop importante qui accentuerait les concurrences à l'intérieur du territoire, pouvant parfois se traduire par des zones d'activités en « friches », et pourrait être préjudiciable au développement de l'activité agricole.

En matière de commerces, un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) localisera les sites de développement envisagés. Au-delà de la localisation initiale du DAAC, le SCoT posera des conditions pour une consommation foncière supplémentaire, en différenciant deux grands secteurs géographiques :

- le secteur Nord-Ouest d'une part, secteur au sein duquel l'offre commerciale est abondante et répond à la fois aux habitants du territoire et aux touristes.
- les secteurs Est et Sud d'autre part, secteurs au sein desquels l'offre commerciale est moins diversifiée et moins dense, répondant principalement aux besoins courants de la population.



Sectorisation Nord-Ouest / Est et Sud

Ces consommations foncières éventuelles ne pourront se faire que par extension de sites commerciaux existants ou identifiés. Il s'agira de conforter les sites commerciaux existants sans en créer de nouveau, et en évitant des implantations isolées, en dehors des taches urbaines principales de chaque commune.

Les zones d'activités seront essentiellement situées en appui des secteurs économiques existants, avec une localisation et une accessibilité (physique et numérique) en cohérence avec les autres fonctions de l'organisation territoriale du pays et notamment la fonction résidentielle.

L'accueil d'activités commerciales au sein des zones d'activités, non identifiées dans le DAAC comme site commercial, sera soumis à conditions, afin d'optimiser et de donner une bonne lisibilité à l'offre foncière proposée.

Les secteurs de gare déconnectés des centralités joueront un rôle stratégique, de par l'intérêt que peut représenter l'usage du train en complément de la voiture, à la fois pour les entreprises et pour leurs salariés. Dans une optique d'optimisation des flux, cela permet notamment d'assurer un usage du train qui ne soit pas à sens unique (des petites gares des pôles urbains pour aller travailler).

Les activités agricole et sylvicole : une plus-value économique à développer

L'agriculture et la sylviculture façonnent les paysages et jouent un rôle essentiel dans la structuration physique du pays². Assurant une fonction environnementale, sociale et économique, la prise en compte de l'activité agricole dans le SCoT s'effectue de manière à maintenir et développer ces trois fonctions.

Le foncier agricole n'est pas « délocalisable » ; les emplois associés ne le sont donc pas non plus. Le SCoT cherche à limiter les déplacements et à assurer un maintien des emplois sur l'ensemble du territoire, de manière à éviter les « communes dortoirs ». En ce sens, le maintien et le développement de l'activité agricole est particulièrement stratégique.

Loin de se résumer à un nombre d'emplois, il est néanmoins important de souligner l'intérêt économique que l'agriculture représente, directement mais aussi indirectement.

Le SCoT entend donc, pérenniser la place importante qu'occupent les activités agricoles dans l'économie locale (emploi, production, identité, tourisme...), notamment en facilitant la vente des productions sur place ou à proximité.

Au-delà de la préservation des terres agricoles, pérenniser l'activité passe également par la possibilité de créer, d'étendre ou d'adapter les bâtiments agricoles. Il s'agira de permettre aux sièges et sites d'exploitation de conserver ou d'adapter leur fonctionnalité aux diversités agricoles du territoire et aux mutations de l'agriculture.

² Cf. partie III.5 : Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles et sylvicoles.

Le SCoT devra assurer le bon fonctionnement des différents usages et éviter les conflits potentiels entre les développements urbain et agricole. Au-delà des principes de limitation de la consommation foncière et de l'étalement urbain, le SCoT veillera à orienter les extensions urbaines en tenant compte du développement de l'activité au niveau des sièges d'exploitation mais aussi à inscrire des coupures d'urbanisation pour éviter l'enclavement des terres.

L'évolution des bâtis agricoles devra s'effectuer en tenant compte des réglementations et de l'intérêt d'assurer une intégration des bâtiments agricoles dans le paysage. Le SCoT précisera les dispositions de la loi Littoral en matière d'urbanisation, en continuité des agglomérations et villages ou sous la forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement. En ce qui concerne les grands équipements nécessaires au développement de l'activité, de type séchoir à céréales, le SCoT les identifiera afin de garantir leur prise en compte dans le projet.

Dans un contexte où les exploitations sont de plus en plus grandes, il sera également important d'assurer un aménagement du territoire qui puisse associer les déplacements agricoles avec l'ensemble des autres flux de circulation, et notamment les déplacements touristiques nombreux sur le littoral.

Agriculture et tourisme sont directement liés. L'atout paysager du pays, vecteur d'attractivité touristique, est notamment dû aux pratiques agricoles qui le façonnent. En complément, la consommation des produits locaux par les touristes contribue au bon maintien des cultures et des élevages locaux. Des activités de diversification, en lien avec des potentialités touristiques nouvelles (gîtes ruraux, accueil à la ferme...), mais également le développement de relation « ville-campagne » au travers de la vente directe par exemple, seront encouragées par le SCoT. Cette diversification devra demeurer l'accessoire de l'activité agricole, afin de ne pas fragiliser la transmission des entreprises agricoles.

Optimiser et requalifier les zones d'activités

Au sein des zones d'activités existantes une large place est laissée aux espaces non valorisés sur les plans économique et paysager. Dans une logique d'efficience du développement économique et de réduction des coûts, notamment des réseaux et du foncier, le SCoT appuiera la densification de l'existant en parallèle du développement de nouvelles zones.

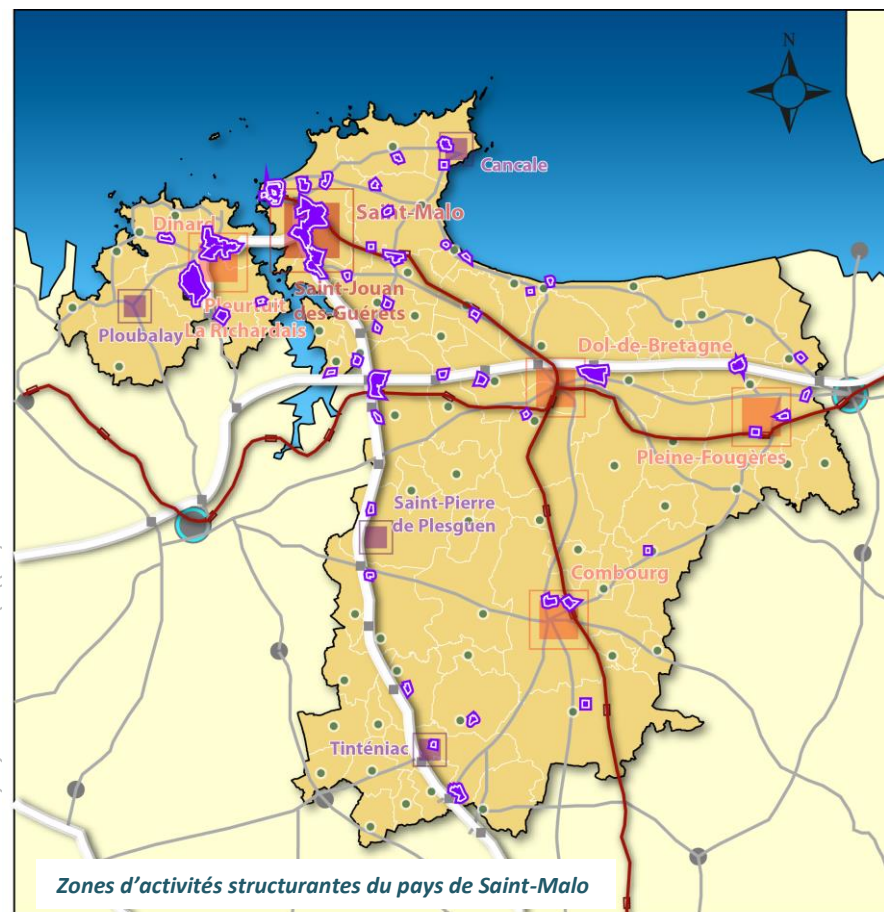
Afin de conserver l'attractivité des zones économiques existantes, le SCoT inscrira, en outre, des objectifs de requalification et de bonne intégration paysagère des zones d'activités.

La création de nouveaux sites commerciaux, non identifiés dans le DAAC n'est pas envisagée par le SCoT, afin :

- d'assurer un développement cohérent par rapport à l'évolution des besoins des habitants et usagers du territoire ;
- de prioriser la pérennisation et le développement d'une offre diversifiée ;
- de promouvoir la qualification des sites commerciaux « périphériques » ;
- d'éviter une démultiplication des effets de friches commerciales, déjà existantes ou à venir.

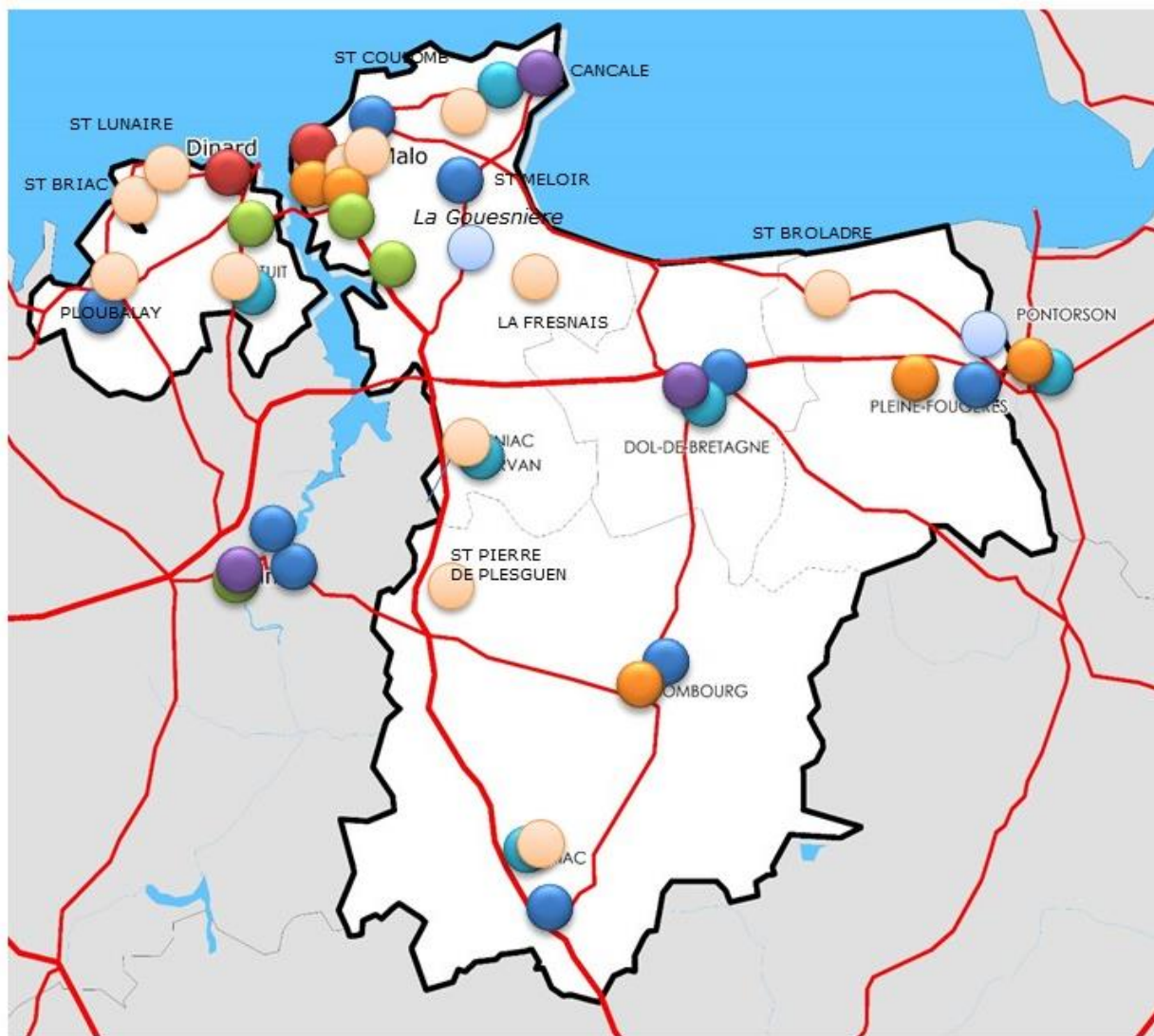
Le SCoT privilégie la requalification des sites commerciaux existants ou identifiés (Cf. page suivante), de centralité (20 sites) et de périphérie (17 sites), en posant des conditions à leur extension pour les sites de périphérie.

Afin de faciliter la requalification des sites commerciaux et leur adaptation aux évolutions constantes des comportements d'achats et attentes de la population, le SCoT souhaite que les politiques communautaires intègrent des interventions sur des bâtiments stratégiques inoccupés dans les sites commerciaux.



- Pôle Majeur
- Pôles structurants
- Pôles relais
- Communes rurales et périurbaines
- Zones d'activités économiques existantes

Armature commerciale du pays de Saint-Malo



4) Répondre aux besoins des habitants à travers l'offre de services, d'équipements, de formations et de mobilités

Anticiper les besoins en équipements et services pour l'ensemble de la population.

Maintenir un bon niveau d'équipement et services

Le pays possède un niveau d'équipements et de services élevé. L'accueil démographique projeté nécessitera d'anticiper les besoins en équipements et services associés pour maintenir ce niveau, notamment sur les polarités de l'armature territoriale.

Les services liés à la petite enfance ou à l'accompagnement des personnes âgées seront particulièrement importants pour accueillir de nouveaux ménages et anticiper le vieillissement de la population.

En lien avec l'armature territoriale, le SCoT identifiera dans son DOO l'ensemble des grands équipements nécessaires à l'organisation du territoire.

Le développement culturel

Terre de cultures, le pays de Saint-Malo possède une offre fortement diversifiée en la matière. Du patrimoine culturel bâti (Fort Saint-Père, Malouinières, château de Combourg, cathédrale Saint-Sansom à Dol-de-Bretagne...) à l'événementiel (Route du Rhum, Route du Rock, Etonnants voyageurs, Festival du film Britannique de Dinard, Festival quai des Bulles...), en passant par les grands équipements culturels (grand aquarium, zoo de la Bourbansais ou encore Cobac Parc) ou les équipements de proximité (salles de spectacles, cinémas, théâtres...), les atouts sont nombreux. A travers ses orientations, le SCoT entend permettre la valorisation et le développement de l'ensemble du patrimoine culturel.

Favoriser le développement de l'offre de formation

L'enseignement supérieur est un vecteur du développement économique et du maintien des jeunes sur le territoire. Le développement de la technopole Atalante, qui apporte une plus-value en matière de recherche et d'innovation technologiques, favorise les conditions d'un développement de l'offre de formations associées.

En permettant le développement des équipements associés à l'offre de formation et en programmant les logements adaptés à l'accueil des étudiants, le SCoT souhaite conforter le rôle de l'enseignement supérieur dans l'attractivité du territoire et permettre aux jeunes de rester sur le pays.

Assurer la cohérence du projet à toutes les échelles par une accessibilité qui privilégie les courtes distances et les alternatives à l'usage individuel de la voiture

La ville des courtes distances

Au travers du projet territorial, les élus souhaitent limiter les besoins en déplacements et surtout en déplacements de longue durée. En recherchant à assurer une proximité entre les fonctions résidentielles et les autres fonctions, par un renforcement des polarités de l'armature territoriale, ce sont les déplacements domicile-travail mais aussi les déplacements du quotidien qui sont raccourcis. Où que l'on se trouve sur le pays de Saint-Malo, un pôle structurant ou relais est situé à moins de 15 minutes en voiture.

Au-delà de favoriser les courtes distances, orienter l'urbanisation vers des formes urbaines et villageoises resserrées améliore la faisabilité de nouvelles liaisons de transport en commun.

Au sein même de chaque bourg et village, le fait de limiter les extensions urbaines permet d'assurer une proximité avec la centralité et ses services, favorisant les déplacements à pied ou à vélo.

La voiture autrement

L'usage individuel de la voiture est le mode de transport privilégié des habitants du pays et cela s'explique relativement facilement, malgré le réseau de transports du territoire. En effet, dans un contexte où les déplacements domicile-travail sont de plus en plus longs et où les dynamiques démographiques récentes ont majoritairement eu lieu sur des communes dépourvues de transports en commun cadencés, une dépendance avérée à la voiture s'observe.

S'ils ne trouvent pas une réponse dans les prochaines années, les enjeux en matière de précarité financière et énergétique des ménages sont susceptibles de provoquer une rupture de l'équilibre du territoire. C'est pourquoi le SCoT met en œuvre un projet territorial qui conforte les alternatives à un usage individuel de la voiture, de manière à diversifier l'offre de déplacements. Cela permet à la fois de répondre à la demande des personnes qui ne peuvent pas ou plus conduire mais aussi à ceux pour qui le coût de la mobilité est ou sera trop important.

Le covoiturage est un système qui se développe sur le pays. Particulièrement adapté à certains secteurs ne pouvant faire l'objet de transports en commun cadencés, le SCoT souhaite accompagner le développement de cette pratique par la réalisation d'un réseau d'aires de covoiturage sur les secteurs stratégiques du pays.

En matière de réduction des gaz à effet de serre et de diversification de l'offre, la pratique des véhicules électriques est également un atout important. Ainsi, à travers l'identification de secteurs de bornes de charge des véhicules électriques, le SCoT entend favoriser leur pratique.

Autre aspect directement lié à l'usage de la voiture, la mise en place d'une offre de stationnements adapté permet de réduire les distances mais aussi de privilégier l'intermodalité et l'usage des transports en commun. Afin de rechercher une

meilleure organisation des flux touristiques, le SCoT identifiera l'aménagement des stationnements stratégiques pour les voitures mais aussi pour les camping-cars.

Accessibilité et transports en commun

Prévoir l'aménagement urbain adapté à la desserte par des transports en commun, tant dans les opérations de renouvellement urbain qu'au sein des nouveaux quartiers, sera un atout important pour permettre un réseau plus important ou plus cadencé.

Avec une cohérence entre les aménagements à l'échelle du pays, l'émergence de réseaux intercommunautaires sera également privilégiée. A ce titre, le développement des transports collectifs franchissant la Rance sera particulièrement recherché notamment pour relier les grands équipements de mobilité du territoire (aéroport de Dinard-Pleurtuit, gare TGV et port de Saint-Malo).

Le réseau ferré, un atout à valoriser

Desservi par deux lignes ferrées et disposant de 11 gares ou haltes ferroviaires (dont 9 en activité), le projet du SCoT s'appuie sur un réseau ferroviaire structurant et une pratique notable du train.

La ligne Saint-Malo-Rennes, desservie à la fois par des trains express régionaux et des trains à grande vitesse, passe notamment par les pôles structurants de Dol-de-Bretagne et de Combourg. A l'image de la requalification du secteur de la gare de Saint-Malo, le SCoT confirme l'intérêt stratégique des gares et de leurs abords dans la mise en œuvre du projet territorial.

Dans l'optique de renforcer les pôles structurants, d'assurer un équilibre du pays à travers un développement de l'Est du territoire, mais aussi d'organiser les liaisons du territoire avec la Normandie et le Mont-Saint-Michel³, la voie ferrée Dinan-Dol-

³ Cf. Chapitre II : Une organisation territoriale répondant aux principes d'équilibre

Pontorson est stratégique. Ainsi, les élus se positionnent pour la modernisation et le cadencement de la ligne et pour l'arrêt du train à la gare de Pleine Fougères et à la halte de La Boussac.

Propices aux déplacements quotidiens et occasionnels, les secteurs de gares sont d'autant plus stratégiques qu'ils permettent une intermodalité complète avec l'ensemble des modes de transports. Dans le cadre des opérations d'aménagement situées à proximité des gares, la facilité à combiner plusieurs modes de déplacements sera recherchée.

Un maillage des déplacements doux, pour tous les usages

Les dernières années ont observé une recrudescence de la pratique du vélo sur le territoire, principalement en lien avec l'essor d'un tourisme « vert ». Qu'il s'agisse d'aménagements urbains ou ruraux, les pistes cyclables font aujourd'hui partie des paysages du territoire. Afin de permettre un usage plus complet, il est essentiel d'assurer le maillage entre l'ensemble de ces cheminements et de les relier avec les autres modes de déplacements et plus particulièrement les transports en commun.

Dans ce cadre, les véloroutes et les voies vertes de Dinard/St Sanson sur Rance, de la Baie du Mont-Saint-Michel et du canal d'Ille-et-Rance, assureront un rôle structurant de ce maillage.

Assurer la cohérence de l'aménagement numérique

L'aménagement numérique est un facteur de plus en plus prégnant de l'attractivité des territoires. Il s'agit d'une nécessité à la fois sociale et économique. En lien avec l'armature territoriale, la capacité d'accueil, inscrite dans le SCoT, intègre l'accessibilité numérique existante ou à venir.

A l'échelle du pays de Saint-Malo, deux déploiements numériques sont à l'œuvre :

- le déploiement privé du réseau Orange sur Saint-Malo Agglomération avec une couverture totale de la fibre optique prévue à l'horizon 2020 ;

- le déploiement public dans le cadre du projet Bretagne Très Haut Débit avec une couverture totale du reste du pays à l'horizon 2030. La première phase est en cours et concerne notamment les polarités structurantes identifiées dans le SCoT 2007.

Dans le cadre du SCoT, il est important d'anticiper ce déploiement au sein des nouvelles zones d'urbanisation, qu'elles soient résidentielles ou économiques.

Document de travail

II – UNE ORGANISATION TERRITORIALE REpondant AUX PRINCIPES D'EQUILIBRE

1) Un pays ouvert sur les territoires voisins.

Une entrée sur le territoire régional, qui s'appuie sur des infrastructures particulièrement structurantes

Limitrophe de la Normandie, le territoire est une porte d'entrée vers l'ensemble de la Bretagne, notamment pour les flux touristiques en provenance de la partie Nord de la France, mais aussi de l'Europe.

Structuré par deux grands axes routiers mais aussi deux voies ferrées et offrant de multiples liaisons à travers ses équipements portuaire et aéroportuaire, le pays de Saint-Malo est à la fois lieu de destination et de transit.

Le SCoT entend maintenir ce rôle d'entrée en s'appuyant sur ses infrastructures existantes et en permettant leur développement. A ce titre, la valorisation de la route nationale 176, permettant notamment l'accès au Mont-Saint-Michel, est particulièrement stratégique.

⁴ La mise en service de la ligne LGV reliant Rennes à Paris est prévue en 2017 et permet un gain de temps de 37 minutes comparativement aux trajets actuels sur les gares desservies par des TGV (Saint-Malo et Dol-de-Bretagne).

Le projet prend également en compte l'opportunité des développements liés au réseau ferré, renforcée par la mise en service de la LGV⁴, mais aussi les difficultés liées au franchissement de la Rance.

Véritable porte d'entrée maritime, notamment vis-à-vis du Royaume-Uni et des îles Anglo-Normandes, le pays sera conforté dans cette fonction en intégrant les projets d'évolution des infrastructures portuaires.

Ouverture aérienne vers les autres territoires, le SCoT confortera l'aéroport Dinard-Pleurtuit de manière à assurer le maintien des échanges internationaux.

Une place à conforter dans l'organisation régionale.

L'échelle régionale, renforcée par la réforme territoriale nationale, joue un rôle de plus en plus important en matière d'aménagement du territoire.

Tenant déjà un rôle notoire au sein de l'armature bretonne, les élus entendent conforter le positionnement du pays, tant sur les aspects démographiques et économiques que sur l'image qualitative qu'il véhicule.

Conscient de l'intérêt du SCoT pour assurer ce rôle, les orientations inscrites dans ce document s'attacheront à permettre au pays d'assurer son rôle au sein de la Bretagne. Les démarches InterSCoT, vecteurs d'échanges pour mettre en œuvre un projet régional cohérent permettront également d'assurer une harmonie entre les objectifs locaux et leurs applications.

Une interrelation avec les territoires voisins. Pas de dépendance, des échanges.

Dans un contexte où les concurrences territoriales sont de plus en plus globalisées, le SCoT vise à privilégier les relations avec les territoires voisins.

Les interrelations sont d'ailleurs nombreuses avec ces partenaires, vers ou à partir du pays de Saint-Malo. C'est notamment le cas sur les déplacements domicile-travail, pour les flux touristiques ou pour la cohérence des continuités patrimoniales (le Mont-Saint-Michel et sa baie, ainsi que la Rance).

Une relation de proximité privilégiée avec le pays de Dinan :

Le pays de Dinan est très lié au fonctionnement du pays de Saint-Malo. Le fleuve joue un rôle identitaire important et implique, du fait des difficultés liées à son franchissement, des échanges étroits entre les communes situées sur la même rive.

Les relations sont particulièrement importantes avec la ville de Dinan, pôle principal du SCoT du pays de Dinan, qui possède de nombreux équipements et services et dispose d'une offre d'emplois polarisante à l'échelle locale.

Les interrelations entre les deux territoires sont déjà effectives en matière d'organisation des équipements sanitaires (la communauté hospitalière Rance Emeraude et le territoire de santé rassemblent en partie les deux pays) et judiciaire (le tribunal de Grande Instance de Saint-Malo couvre les deux territoires).

Le SCoT souhaite à travers son projet, renforcer les liens avec le pays de Dinan, dans une optique de complémentarité.

La Baie du Mont-Saint-Michel, un arc touristique stratégique :

Reliant plusieurs sites touristiques d'intérêt national, la Baie du Mont-Saint-Michel est un atout indéniable pour le territoire. Structurée par la voie ferrée et surtout par la RN176, la connexion revêt des enjeux économiques et touristiques importants.

La Baie du Mont-Saint-Michel concerne trois territoires sur lesquels il y a un SCoT. Les élus souhaitent, dans le cadre d'une démarche InterSCoT, assurer une cohérence avec ces deux territoires et mettre en œuvre une approche commune quant à la valorisation du Mont Saint Michel et de sa baie.

Le rapport à ce site emblématique se traduira également par une bonne organisation de l'approche touristique du pays et notamment des flux associés.

Une attractivité réciproque avec l'agglomération rennaise :

Les échanges avec l'agglomération rennaise sont nombreux. L'attractivité est réciproque entre les deux principales villes du département. Cela s'illustre notamment par la fréquentation du TER (la plus importante de la région) qui relie les deux polarités.

Le projet du SCoT devra tenir compte de ces échanges afin d'assurer un développement cohérent, notamment sur les aspects économiques et sur les migrations domicile-travail, mais aussi sur les flux touristiques locaux et sur la mobilité liée aux études.

Des échanges avec le pays de Fougères :

Dans l'optique de maintenir les échanges entre la frange Est du territoire et le pays de Fougères, le SCoT entend valoriser à la fois les relations de proximité entre les deux pays, mais aussi l'axe structurant entre Dol-de-Bretagne et Fougères, que constitue la route départementale 155.

2) Mettre en œuvre un projet « sur mesure », qui valorise les diversités territoriales.

Assurer l'équilibre du projet et faire de la diversité du pays une force.

L'analyse territoriale a mis en avant une très forte diversité des secteurs qui composent le pays dans de nombreux domaines (sociologiques, économiques, paysagers, tendanciels...), s'illustrant parfois par des contrastes très affirmés.

Le SCoT devra s'appuyer sur cette diversité, pour mettre en avant un projet qui ne dénature par les identités locales mais assure la cohérence à l'échelle du pays.

La recherche d'un équilibre dans l'aménagement du pays est en ce sens très importante. Il ne s'agit pas d'avoir des objectifs similaires partout, mais de rechercher une équité territoriale ayant pour but que toute partie du pays ait les moyens de se développer, parfois en infléchissant certaines dynamiques observées.

L'équilibre s'entend à toutes les échelles de réflexion (grands secteurs géographiques, communes, centres-bourgs et extensions...). Les grands principes d'équilibre qui guident le projet sont les suivants :

- **Equilibre entre les espaces urbains, naturels, agricoles et forestiers** : détaillé dans le troisième chapitre du PADD et qui répond notamment à la philosophie globale d'un SCoT afin d'inscrire dans le DOO : « *les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers* ». ⁵

- **Equilibre entre les grands secteurs géographiques du territoire** et notamment entre :

- le Nord-Ouest, densément peuplé, avec l'offre d'équipements et de services associés, mais des dynamiques démographiques modérées ;

- le Sud et plus particulièrement le Sud-Ouest, qui connaît les dynamiques démographiques les plus fortes ;
- l'Est du pays qui se caractérise par davantage de ruralité mais observe un développement autonome, constant et modéré.

- **Equilibre au sein de chaque territoire communautaire**, notamment selon les rôles identifiés dans l'armature territoriale. Il s'agira d'envisager que toutes les communes puissent se développer de manière raisonnable, sans que cela soit préjudiciable aux polarités qui assurent une fonction structurante.

Rechercher un développement qui pourra s'adapter aux changements à venir.

Se projeter sur le moyen et long terme, c'est anticiper l'avenir, alors même qu'il n'est pas prévisible. La philosophie du projet de territoire du pays de Saint-Malo est de mettre en œuvre un aménagement qui pourra s'adapter aux différentes évolutions sociétales, économiques et environnementales.

Le diagnostic a mis en avant des opportunités de développement à saisir pour le territoire, mais aussi des menaces. Assurer l'« adaptabilité » du projet c'est avant toute chose fixer des orientations et des objectifs pour que le projet soit viable même en cas de difficultés économiques et sociales.

Ainsi, les objectifs du DOO s'attacheront à ne pas mettre en place des outils qui répondent aux enjeux d'aujourd'hui mais ne pourraient répondre aux attentes de demain. Les principes de diversité des parcs de logements, de mixité fonctionnelle et de pluralité des modes de déplacements répondent notamment à cet objectif.

En outre, les objectifs du DOO seront adaptés aux évolutions démographiques et intégreront une notion de phasage progressif, lié à la capacité des territoires à accueillir de la population ou à assurer un développement économique. De même, la réversibilité de certains aménagements sera anticipée dans le SCoT.

⁵ Art. L141-5 du Code de l'Urbanisme

3) Une armature territoriale qui s'appuie sur toutes les composantes du territoire.

Le SCoT est un projet fédérateur pour le pays de Saint-Malo. Chaque commune participe au développement du territoire et doit pouvoir assurer un rôle dans son organisation.

Chaque partie de territoire est différente et n'a pas le même rôle à jouer au sein de l'organisation du pays. Certaines communes, en raison de leur niveau d'équipements, de leur niveau d'emplois, de leur diversité de logements et leur accessibilité ou de leur situation géographique, jouent des rôles, et possèdent des fonctions, différenciés.

Forte de ce constat, l'armature territoriale devra permettre d'illustrer la distinction des rôles qui permettra, dans le DOO, de traduire la manière dont chacun peut assurer ses fonctions dans les meilleures conditions, en associant aux objectifs du projet, des droits et des devoirs. Certains de ces droits et de ces devoirs doivent être partagés par toutes les communes, d'autres pas.

Les communes du pays se distinguent également par une diversité de contextes physiques et environnementaux, dont certains invariants représentent les « murs porteurs »⁶ du territoire qui se traduisent dans le DOO par des objectifs associés.

Quatre rôles sont définis au sein de l'armature territoriale :

- **Les communes rurales ou périurbaines**, qui assurent certaines fonctions de proximité et participent aux fonctions économiques et résidentielles. Elles sont au nombre de 62.

- **Les pôles relais**, qui, au-delà de l'ensemble des fonctions proximité permettent de relayer sur l'ensemble du territoire certaines fonctions structurantes. Ils sont au nombre de quatre :

- Cancale (associé au pôle de Saint-Malo /Saint-Jouan-des-Guérets)
- Ploubalay (associé au pôle de Dinard/Pleurtaut/La Richardais)
- Saint-Pierre de Plesguen (associé au pôle de Combourg)
- Tinténiac (associé au pôle de Combourg)

- **Les pôles structurants**, qui assurent l'ensemble des fonctions structurantes. Ils sont au nombre de quatre :

- Dinard-Pleurtaut-La Richardais
- Dol-de-Bretagne
- Combourg
- Pleine-Fougères

- **Le pôle urbain majeur**, qui au-delà des fonctions structurantes, assure également des fonctions de rayonnement du territoire au-delà de ses frontières.

- Le pôle associe la ville de Saint-Malo et la commune de Saint-Jouan-des-Guérets.

Au-delà de l'armature territoriale, des objectifs différenciés pourront également s'expliquer par certains critères géographiques ou de desserte, à titre d'exemple :

- les secteurs desservis par des gares, posséderont une capacité d'accueil renforcée ;
- la fonction économique du pôle structurant de Pleine-Fougères est partagée avec les communes de Sains et de Saint-Georges-de-Gréhaigne, situées à proximité des échangeurs de la RN176 ;
- certaines communes rurales ou périurbaines regroupées en micro-bassins de vie pourront assurer des mutualisations de services, équipements...

⁶ Cf. Chapitre III : Un projet durable qui s'appuie sur les « murs porteurs » du territoire

Armature territoriale du pays de Saint-Malo

Légende

- Commune rurale ou périurbaine
- Pôle relais
- Pôle structurant
- Pôle majeur
- Voie ferroviaire
- Gare
- Route principale
- Echangeur



III - UN PROJET DURABLE QUI S'APPUIE SUR LES « MURS PORTEURS » DU TERRITOIRE

1) Diversité et qualité paysagère façonnent l'identité du territoire.

Du grand paysage au paysage quotidien, des objectifs de qualité paysagère comme fil conducteur du projet

Le pays de Saint-Malo se caractérise par une multitude de facettes paysagères, c'est ce qui en fait sa richesse et sa force.

Cette identité est forgée par un patrimoine naturel et paysager très riche (la Côte d'Emeraude, l'arrière-pays côtier, le balcon, la vallée de la Rance, les marais, les polders, la plaine de Pleine-Fougères, le canal d'Ille et Rance, le bocage) qui contribuent autant à la renommée du territoire que son patrimoine urbain, culturel et historique.

L'aménagement du territoire du pays de Saint-Malo doit veiller à préserver l'authenticité de ces paysages. Il doit assurer la pérennité de l'armature des grandes entités paysagères en leur reconnaissant une valeur patrimoniale. Le SCoT sera garant de cette diversité des paysages, en assurant un développement qui puisse être harmonieux avec les caractéristiques locales tout en répondant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

La valorisation des paysages, du point de vue esthétique et écologique, devra pouvoir se conjuguer avec les usages qui y sont pratiqués, en conservant tout l'intérêt touristique et social d'une telle démarche. En ce sens, la valorisation des paysages revêt un enjeu économique certain, qui se traduira par la possibilité de développer des activités économiques directement liées au contexte géographique ou au cadre paysager.



En secteurs urbains, naturels ou agricoles, la diversité et la qualité des paysages appellent à maintenir des objectifs de qualité élevés

Le SCoT veillera à ce que l'ensemble du territoire s'illustre par un projet qualitatif sur le plan paysager. Certains espaces, plus sensibles aux évolutions urbaines, feront l'objet d'une attention particulière, notamment les franges urbaines et les entrées de villes mais aussi les secteurs littoraux et touristiques.

A ce titre, la Baie du Mont-Saint-Michel fait l'objet d'une réflexion spécifique à l'échelle des trois SCoT qu'elle concerne afin d'avoir une traduction locale des réglementations patrimoniales nationales. La visée de cette réflexion est de valoriser au mieux le paysage de la baie et les covisibilités avec le Mont Saint-Michel, tout en s'assurant des possibilités de développement du territoire.

Le patrimoine bâti, un marqueur du paysage à valoriser

Participant pleinement à la qualité des paysages et à l'attractivité touristique associée, le SCoT veillera à valoriser le patrimoine bâti du territoire, des Malouinières aux moulins, en passant par les bergeries, les puits, les calvaires et l'ensemble des monuments historiques.

En assurant le maintien de perspectives visuelles, la préservation de bâtis remarquables ou d'éléments du petit patrimoine qui participent à caractériser les paysages, le SCoT entend conserver et valoriser une partie de ce qui fait son identité.

La préservation des bâtiments remarquables doit toutefois s'accorder avec l'adaptation aux besoins récents ou à l'évolution des usages de la construction. A ce titre, le SCoT entend favoriser la requalification ou le changement de destination des bâtiments agricoles remarquables, qui ne perturberaient pas l'activité agricole.

2) Assurer une gestion durable des ressources naturelles

L'un des principes fondateurs du SCoT repose sur la recherche d'un équilibre territorial entre les ressources locales et les besoins locaux. Le développement durable du pays de Saint-Malo passe donc par une gestion raisonnée et pérenne de ses ressources naturelles essentielles que sont l'eau, l'air, le sol et le sous-sol.

Assurer la protection des milieux aquatiques et la gestion équilibrée de la ressource en eau

L'eau occupe une place particulière sur le pays de Saint-Malo, territoire sillonné par de nombreuses rivières et cours d'eau (le Frémur, le Guyoult, le Canal d'Ille et Rance, le Couesnon...), scindé en deux par l'Estuaire de la Rance et ouvert au Nord sur la mer. Objet de multiples usages (activité conchylicole, pêche à pied, déplacement, agriculture, alimentation, biodiversité, baignade...), sa préservation est un enjeu majeur pour le pays malouin. Deux grands axes peuvent être dégagés :

Qualitatif : la tendance à l'amélioration de la qualité de l'eau qui semble se distinguer depuis plusieurs années sur le réseau hydrographique malouin doit être poursuivie en favorisant la protection des cours d'eau et de leurs abords, mais aussi celles des zones humides et du bocage en écho aux dispositions établies par les SAGE qui couvrent le territoire. De même, cela passe par la recherche d'une gestion adaptée des eaux pluviales et des eaux usées, ainsi que la promotion de pratiques et d'équipements visant à réduire la pollution de la ressource en eau. Toutes ces actions déployées sur le territoire du pays de Saint-Malo permettront aussi d'agir sur la qualité des eaux littorales, principal exutoire du chevelu hydrographique local. A travers cet objectif, le SCoT répond à une gestion durable tant sur le plan social (cadre de vie, baignade, santé...), qu'économique (conchyliculture, pêche, tourisme...) et environnemental (biodiversité marine...).

Quantitatif : dépendant des apports extérieurs en eau potable pour subvenir à ses besoins, le pays de Saint-Malo se doit de porter un regard attentif sur la gestion équilibrée de sa ressource en eau et ce, d'autant plus, dans un contexte d'accroissement démographique et de forte sollicitation du réseau lors de la période estivale avec l'afflux de touristes. Si les interconnexions mises en œuvre avec les territoires voisins permettent de sécuriser une partie de l'approvisionnement, les actions permettant d'économiser la ressource, que ce soit au niveau de sa distribution (limitation des fuites sur les réseaux et maîtrise du linéaire à travers la densification urbaine) ou de son utilisation (récupération des eaux de pluie), doivent être encouragées.

Œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Bien que difficilement mesurable à l'échelle du pays tout entier du fait de l'absence de station de mesure sur l'ensemble du territoire, la qualité de l'air doit être intégrée dans la réflexion globale du SCoT car elle constitue une ressource naturelle sur laquelle des actions d'amélioration sont possibles.

Dans ce cadre, le SCoT se veut être le relais des actions prévues par le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Bretagne en favorisant la réduction des émissions de polluants, avec pour principal levier la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle. La recherche d'une organisation territoriale limitant les déplacements va dans ce sens. Ainsi les principes de polarités, mais aussi de mixité fonctionnelle et de lutte contre l'étalement urbain, prônés par le SCoT sont de nature à diminuer les émissions de gaz à effet de serre en limitant les besoins de déplacement. La politique de développement des transports en commun, des liaisons douces et des solutions multimodales, qui accompagne cette nouvelle armature territoriale vient compléter ce dispositif.

Enfin, les réflexions sur la qualité de l'air doivent aussi guider les choix d'aménagement afin de ne pas positionner les lieux de vie à proximité d'activités

sensibles. La mixité entre les différentes fonctions qui animent le territoire doit être recherchée dans une optique de synergie tout en évitant les conflits d'usage.

Préserver et valoriser les ressources du sol et du sous-sol

La lutte contre une consommation foncière excessive constitue l'une des orientations clés du SCoT du pays de Saint-Malo. En maîtrisant l'étalement urbain et en réfléchissant de manière raisonnée au développement du territoire, le SCoT apporte donc une sécurisation des espaces agricoles et naturels vitaux pour le développement durable du territoire.

Déjà évoqué à travers son aspect économique, le foncier agricole constitue également une ressource rare et non extensible. La nécessité d'assurer sa préservation s'entend d'autant plus que l'accueil de nouveaux habitants et touristes induit une augmentation des besoins alimentaires associés.

La volonté est aussi affirmée de garantir un approvisionnement durable en ressources minérales grâce au maintien de l'activité extractive présente de manière historique sur le pays de Saint-Malo. Cette production, axée principalement sur les roches massives comme le granit, permet en effet de subvenir aux besoins locaux et de réduire ainsi les distances de transport de ces matériaux. Pour être durable et acceptable, cette exploitation doit se faire bien entendu dans le respect de l'environnement, du paysage et du cadre de vie des riverains. Par ailleurs, une attention particulière doit être portée à la réhabilitation des carrières qui peuvent constituer une opportunité en tant que futur espace de nature (intégration possible à la TVB locale) et/ou de loisirs.

Enfin, il convient de souligner qu'en dehors de la protection stricte de la ressource et son exploitation durable, le SCoT favorise une urbanisation moins consommatrice en matériaux grâce à sa volonté de contenir l'étalement urbain et de densifier les zones urbaines.

Limiter les dépenses énergétiques et développer les énergies renouvelables en cohérence avec les besoins et les potentialités du territoire

Le SCoT entend conjuguer développement démographique et limitation des dépenses énergétiques. En matière de consommation énergétique, le principal levier d'action du projet, passe par la mise en œuvre d'une organisation territoriale visant à réduire les besoins en déplacements.

En matière de production énergétique renouvelable, le pays de Saint-Malo a été l'un des précurseurs avec l'usine marémotrice de la Rance qui demeure toujours l'une des plus importantes au monde. Néanmoins, le pays de Saint-Malo est fortement dépendant aux énergies fossiles pour son approvisionnement énergétique.

Afin de réduire cette dépendance, en complément des actions d'économie d'énergie, le SCoT promeut la valorisation des ressources énergétiques renouvelables locales dans le respect du cadre de vie.

Sur le pays de Saint-Malo, ces ressources sont diverses :

- **Eolien** : Sa mise en place devra se faire en intégrant les contraintes humaines, environnementales, paysagères et patrimoniales du territoire afin de garantir sa durabilité et son acceptabilité. A ce titre, les communes de Québriac, Tinténiac et Dingé ont déjà des projets en matière de développement éolien.
- **Solaire** : Qu'il soit thermique ou photovoltaïque, sa mise en place ne doit pas être freinée car il représente un réel potentiel de production. Cette capacité de production s'intensifie durant la période estivale, coïncidant notamment avec un besoin énergétique accru lié à l'affluence touristique. Le SCoT impose cependant que toute installation de centrale photovoltaïque au sol ne se fasse pas sur des terres agricoles ou à potentiel agricole.
- **Energies marines** : l'énergie hydrolienne ou encore l'usage de la houle pourraient constituer un potentiel pour la production énergétique du pays.
- **Bois-énergie** : le gisement bocager et forestier du pays de Saint-Malo permet d'envisager un fort développement de cette filière. Il s'agit donc pour le SCoT

d'aider à sa valorisation grâce notamment à la promotion des chaufferies bois et à la gestion raisonnée de la ressource. Plusieurs chaufferies bois collectives et industrielles sont déjà existantes sur le territoire (Saint-Malo, Plerguer, La Chapelle-aux-Filtzméens, Dol de Bretagne, Saint-Lunaire, Broualan...) et un réseau de chaleur est en projet à Combourg.

- **Méthanisation** : le SCoT entend encourager cette filière encore émergente sur le territoire mais dont des potentialités de développement existent.

Dans une logique de réduction des dépendances énergétiques, le SCoT insiste sur la nécessité de ne pas entraver le développement de ces énergies innovantes dont le déploiement permettra de répondre aux objectifs fixés par le SRCAE (Schéma Régional Climat Air Energie).

3) Composer l'aménagement du territoire en prenant en compte les risques et les nuisances

Soucieux de la qualité de vie de ses habitants et de leur sécurité, le SCoT a pour ambition de lutter contre les différents risques et nuisances présents sur son territoire et de les intégrer dans les réflexions d'aménagements afin de diminuer l'exposition des populations.

Limiter l'exposition de la population aux risques naturels et technologiques

Concernant plus du tiers des 74 communes composant le pays de Saint-Malo, le risque de submersion marine constitue le principal risque naturel identifié sur le territoire. La baie du Mont-Saint-Michel et ses polders, spécifiques au territoire, toute comme la ville de Saint-Malo, nécessitent une attention particulière face à ce risque. Le SCoT devra permettre d'assurer la mise en œuvre de son projet, dans le respect des réglementations et en recherchant à limiter l'exposition des populations.

Autre risque naturel identifié, les mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles ou aux glissements de terrain devront aussi être pris en compte dans la gestion de l'urbanisation afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.

Le risque inondation, bien que plus marginal, devra de même être intégré dans les réflexions en amont des projets d'aménagement et de construction, et les actions visant à réduire son ampleur privilégiées.

Cette prise en compte devra aussi inclure les risques technologiques présents sur le territoire, qu'ils soient liés à la présence de sites industriels sensibles, aux transports de matières dangereuses ou à la rupture de digues et barrages. Une fois encore, la sécurité des personnes devra être recherchée en veillant à la maîtrise de l'urbanisation à proximité d'activités engendrant des risques technologiques et l'implantation cohérente de ces mêmes activités dans l'optique de limiter l'exposition des populations.

Lutter contre les nuisances sonores

Le bruit, s'il ne constitue pas un risque en soi, représente une nuisance à laquelle il convient de s'attacher dans l'optique d'améliorer le cadre de vie des habitants du territoire. Sur le pays de Saint-Malo, ces nuisances sont principalement liées aux infrastructures routières ainsi qu'à l'aérodrome de Dinard-Pleurtuit.

L'intégration de ces nuisances sonores, identifiées grâce au classement sonore des infrastructures routières et au Plan d'Exposition au Bruit, dans la réflexion d'aménagement doit donc conduire à la maîtrise de l'urbanisation aux voisinages de ces sources d'émissions. Les actions visant à la réduction des déplacements, pour lequel le SCoT s'engage, sont aussi des moyens de lutter contre le bruit sur le pays de Saint-Malo.

Prendre en compte la pollution des sols dans l'aménagement

Potentielle source de nuisance voire de risque, les sites pollués et potentiellement pollués sont des éléments pour lesquels le SCoT demande une vigilance particulière lors de leur aménagement afin de s'interroger sur la compatibilité des éventuelles pollutions du sol avec l'occupation prévue.

Prendre en compte les effets du changement climatique

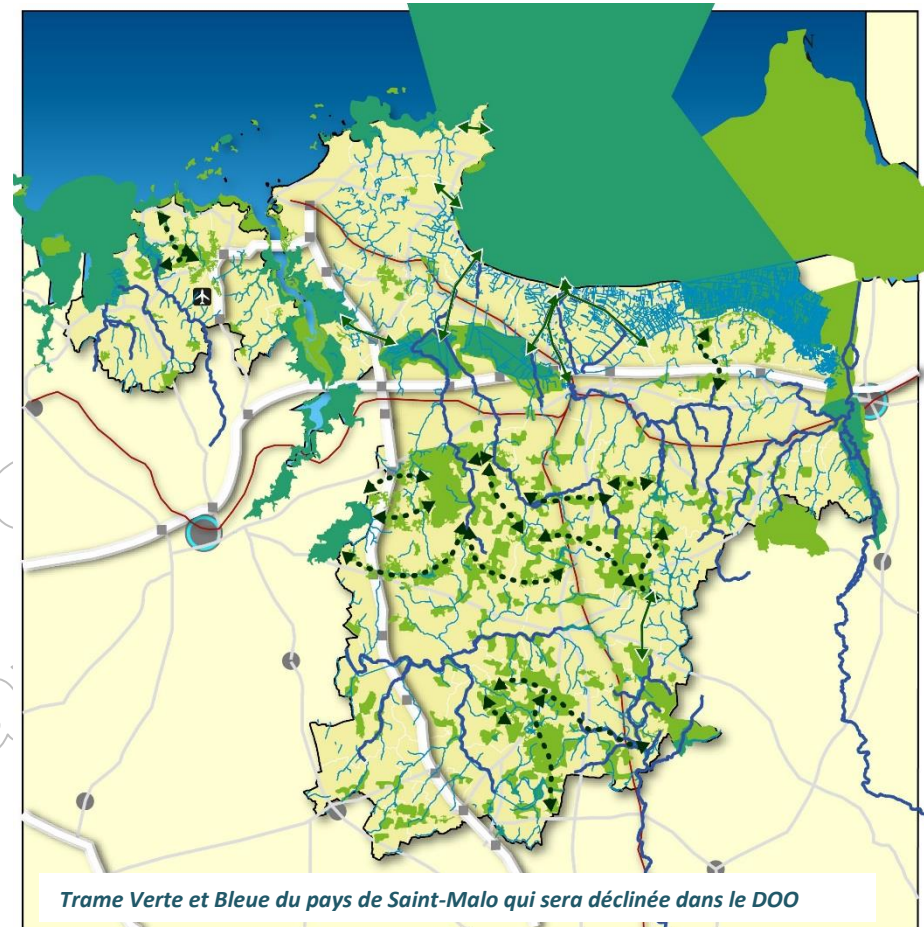
L'augmentation des températures, liée aux changements climatiques va entraîner sur le long terme des modifications visibles sur le territoire et nécessitera une adaptation des modes de vies. A ce titre, le SCoT doit limiter voire supprimer les facteurs aggravants et assurer les conditions nécessaires à un développement prenant la pleine mesure des effets induits par le réchauffement climatique.

Des nombreuses orientations du PADD participent à lutter contre ce changement et à s'y adapter. En matière d'urbanisme et de déplacements, le SCoT œuvre à une réduction des émissions de gaz à effet de serre à travers un recentrage et une intensification de l'urbanisation et une modification des modes de déplacements. En matière de gestion des ressources naturelles, le SCoT optimise l'utilisation des ressources, pour réduire les conflits d'usage liés à l'eau (milieux, adduction d'eau potable, agriculture...) en cas de sécheresse. Le SCoT soutient l'activité forestière qui assure une adaptation des essences aux évolutions de température.

4) Favoriser le développement de la biodiversité à travers l'identification de la trame verte et bleue

Le pays de Saint-Malo est riche d'un patrimoine naturel diversifié présent de manière marquée sur la frange littorale, l'espace rétro-littoral et l'estuaire de la Rance, mais aussi disséminé sur l'ensemble du pays au travers des vallées et vallons humides et boisés, ainsi que de multiples étangs, boisements et zones bocagères.

Ces éléments constituent une armature naturelle que le SCoT souhaite préserver, mais aussi valoriser compte tenu de leurs nombreuses fonctions (espaces de loisirs et de tourisme, production agricole et de ressources naturelles, expansion des crues...). En complément de la Trame Verte et Bleue, il s'agit aussi de favoriser sur l'ensemble du territoire la « Nature Ordinaire ». Dans cette optique, il convient de rappeler l'importance de l'agriculture qui doit être considérée comme l'un des acteurs principaux de la gestion durable de la Trame Verte et Bleue et de l'espace inter-trame.



- Réservoirs de biodiversité principaux
- Réservoirs de biodiversité complémentaires
- Cours d'eau principaux
- Cours d'eau secondaires
- ↔ Corridors verts
- Corridors à restaurer

Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité principaux, constitués des zones d'intérêt écologique majeur, représentent les cœurs de la richesse écologique du pays de Saint-Malo. Dans le prolongement des actions mises en œuvre dans le SCoT de 2007, leur préservation apparaît donc comme essentielle. Celle-ci ne doit toutefois pas amener à une « mise sous cloche » de ces espaces. Il s'agira donc de permettre le maintien et le développement d'activités favorables à leur entretien et à leur mise en valeur (Tourisme, loisirs, agriculture, conchyliculture...) à condition que ces dernières ne remettent pas en cause leur équilibre écologique parfois fragile.

Dans sa volonté de ne pas cantonner les réservoirs de biodiversité aux seuls espaces réglementairement connus, le SCoT a souhaité intégrer à sa Trame Verte et Bleue des réservoirs de biodiversité complémentaires. Ces derniers reposent sur une partie des zonages d'inventaire (Zone RAMSAR autour des Biez Meleuc-Biez Jean et du Marais de Sougéal, ZNIEFF 2 associées aux massifs forestiers du Mesnil et de Villecartier) mais aussi sur les boisements de plus de 20 ha et les zones bocagères les plus denses. Une fois leur intérêt écologique et leur contour précis confirmé localement, ces espaces devront faire l'objet d'une politique adaptée visant à leur préservation tout en permettant la pratique d'usages respectueux (ex : exploitation durable de la ressource en bois...).

Maintenir et restaurer les continuités écologiques

La Trame Verte et Bleue d'un territoire n'est pas constituée que de réservoirs isolés : elle est fondée sur un ensemble de continuités naturelles qui forment un maillage écologique permettant de relier ces zones d'intérêt écologique majeur et d'assurer la dynamique des écosystèmes. Sur le pays de Saint-Malo, ces continuités sont de diverses natures : estran et bande des 100 mètres pour la partie plus littorale, continuités de milieux bocagers et forestiers pour l'intérieur des terres, et surtout les cours d'eau et leurs abords qui sillonnent l'ensemble du territoire. De plus, il convient de rappeler que le pays de Saint-Malo dispose de nombreuses liaisons écologiques vers l'espace maritime et les territoires voisins : Vallée de la Rance, Vallée du Couesnon, Canal d'Ille et Rance, Liaison bocagère avec le pays de Fougères...

La préservation des continuités écologiques du territoire contre la fragmentation et l'artificialisation est donc tout aussi essentielle que celle des réservoirs, dans l'objectif de maintenir la possibilité de libre circulation des espèces animales.

En complément du maintien des continuités existantes, le SCoT favorise la restauration de continuités écologiques, dans les secteurs fragilisés ou discontinus. Cela concerne notamment le lien Terre-Mer qui peut sembler par endroit ténu (pression d'urbanisation, zone de polders) mais aussi la liaison bocagère transversale dont l'intérêt régional a déjà été souligné par le projet de SRCE Bretagne.

Cette restauration des continuités écologiques passe aussi par le développement du principe de « Nature en ville » qui vise à favoriser l'interconnexion entre l'espace urbain et l'espace naturel. Il s'agit donc d'encourager la perméabilité écologique de l'espace urbain existant, notamment au niveau des cours d'eau, mais aussi de l'espace urbain à venir en privilégiant des projets d'aménagement favorables à la biodiversité. Les bénéfices de cette « renaturalisation » des espaces urbains sont multiples : amélioration du cadre de vie et donc attractivité des centralités, valorisation de l'image des villes, lutte contre les îlots de chaleur urbains...

Prendre en compte l'espace « inter-trame », support de la biodiversité ordinaire

Conscient qu'il ne faut pas limiter la biodiversité à la seule Trame Verte et Bleue, le SCoT du pays de Saint-Malo souhaite aussi promouvoir une meilleure prise en compte de la biodiversité ordinaire qui se retrouve de manière diffuse sur l'ensemble du territoire. L'enjeu porte donc sur la préservation des éléments naturels d'intérêt écologique comme les zones humides, les haies bocagères, les mares...



Au-delà de la trame verte et bleue, la biodiversité trouve sa place sur l'ensemble du territoire

5) Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles

Avec plus de 62% des surfaces du territoire déclarées à la PAC, l'agriculture participe pleinement à la composition et à la structuration du pays et de ses paysages.

Au-delà du rôle économique de l'activité agricole, les pratiques observées participent à l'identité de terroirs de qualité.

La diversité qui caractérise le pays se lit à travers les spécificités locales qui offrent des potentialités agronomiques variées :

- secteur littoral au climat doux qui accueille maraîchage, production céréalière mais aussi agneaux des prés-salés (avec un classement AOP).
- au Sud du pays, les sols granitiques et schisteux sont propices à la production laitière et aux cultures fourragères associées, mais aussi à la production céréalière.

Le foncier agricole : une composante stratégique dans l'aménagement du territoire.

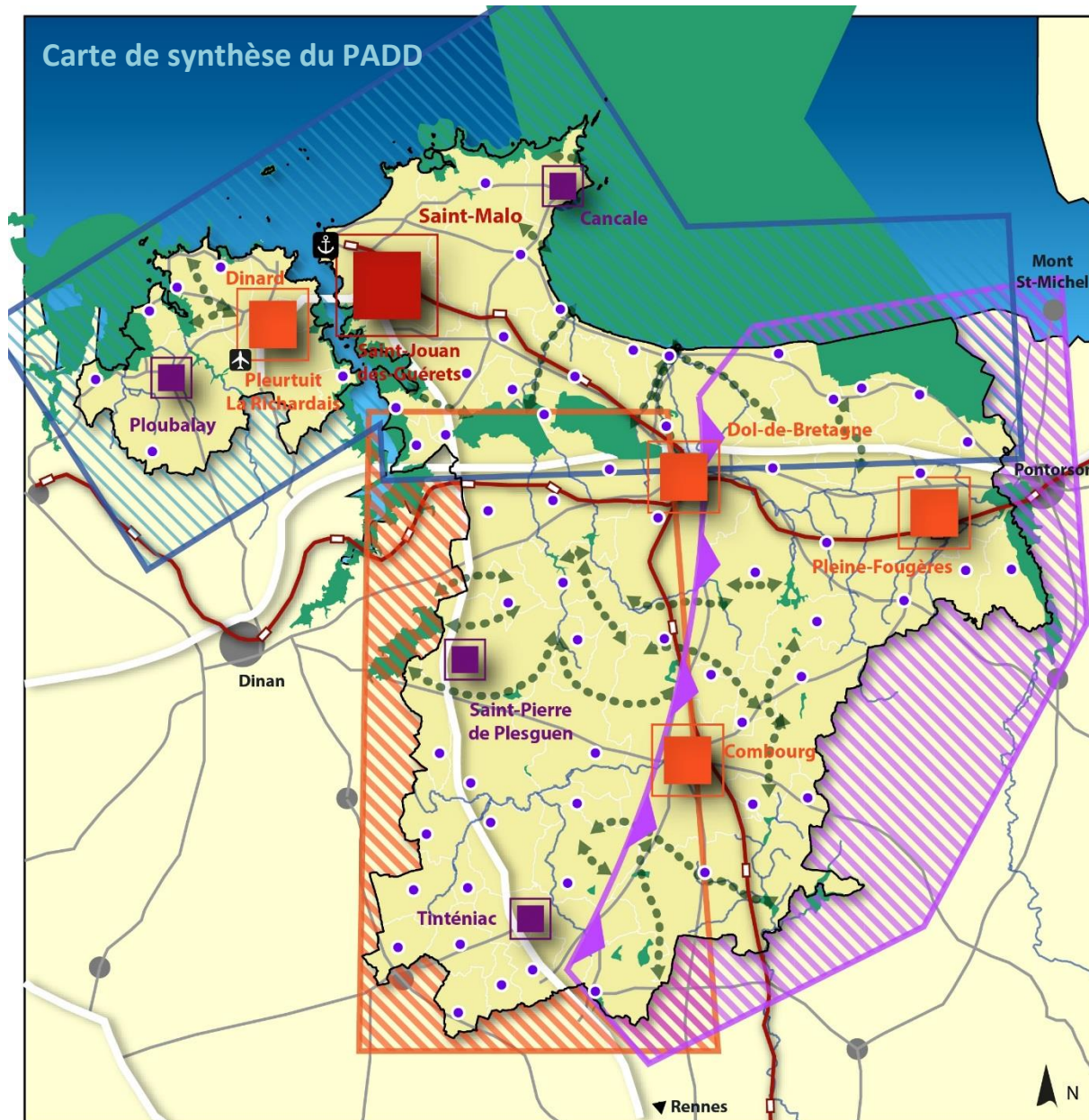
Le sol n'est pas extensible. Même si les polders ont permis, par le passé, de gagner des terres sur la mer, le projet d'aménagement du territoire doit aujourd'hui s'attacher à trouver la meilleure efficacité foncière possible et à maintenir suffisamment de terres pour assurer le maintien et le développement agricole, tant en qualité qu'en quantité.

Accueillir de la population et des activités et avoir un développement urbain associé doit s'effectuer simultanément au développement agricole, qui permettra de nourrir les habitants d'aujourd'hui et ceux de demain.

Le foncier agricole du pays de Saint-Malo doit ainsi continuer à assurer le rôle de « mur porteur » du territoire. A ce titre, certains espaces, de par une qualité agronomique singulière ou en raison de pressions notables susceptibles de fragiliser l'activité agricole, seront identifiés comme sites à protéger pour assurer le maintien de leur vocation. Le littoral sera particulièrement concerné par ces secteurs, qui pourront, dans le respect de la loi littoral, détailler les principes d'un développement adapté.

L'agriculture comme liant entre les trames et les usages du pays.

Lorsque l'on évoque les trames « Verte et Bleue », agricole et urbaine, il ne s'agit pas de les cloisonner ou de les diviser puisqu'elles s'imbriquent les unes dans les autres. Ainsi, la trame agricole participe à composer les continuités écologiques de la trame verte et bleue, tout comme y contribue la « nature en ville ».



Armature territoriale

- Communes rurales et périurbaines
- Pôles relais
- Pôles structurants
- Pôle Majeur

Grands principes d'équilibre et de capacité d'accueil

- ↗ Accompagner un renforcement de l'accueil démographique à l'est du territoire
- ↘ Prendre en compte les fortes dynamiques vécues pour assurer une transition progressive
- ↔ Assurer un accueil adapté aux enjeux littoraux

Trame Verte et Bleue

- Principaux réservoirs de biodiversité
- Principaux cours d'eau
- ↔ Corridors verts existants ou à créer