



Cap Sud - 3 rue de la Croix Désilles  
35400 SAINT MALO  
02.99.21.17.27  
paysdesaintmalo@wanadoo.fr

# STRATEGIE DU PAYS DE SAINT MALO POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE 2010

## Nos actions et nos recommandations



Précisant certains objectifs particulièrement qualitatifs énoncés notamment dans son SCOT (Schéma de cohérence territoriale), le Pays de Saint-Malo, en lien étroit avec les élus et les « forces vives » de son territoire, son conseil de développement, a depuis plusieurs années animé des réflexions qui s'inscrivent résolument dans le champ du développement durable.

Cette contribution « Stratégie du Pays de Saint-Malo pour un développement durable — 2010 » a pour objectif principal de rassembler ces réflexions et de les inscrire dans une perspective plus lisible, plus large et aussi plus stratégique.

A travers ce document, le Pays s'adresse à lui-même ainsi qu'à tous ses partenaires privilégiés, collectivités locales, organismes privés, professionnels... susceptibles de se retrouver dans un projet fédérateur, pensé à l'échelle d'un territoire qui affiche de hautes ambitions.

## FRIBOURG EXPRESS

153 km<sup>2</sup>, 215.000 habitants dont 30.000 étudiants

### Région économique de Fribourg :

- 196.000 emplois dont 10.000 dans le secteur de l'environnement (450 entreprises réalisant 1 Md d'€ de CA).

### Un programme énergétique fondé sur 3 points clés :

- La maîtrise de l'énergie dans les bâtiments et son impact sur les modes constructifs.
- L'utilisation de sources d'énergies renouvelables.
- Le développement de technologies énergétiques efficaces, vecteurs de développement économique.

### Une politique globale de mobilité qui cible 3 objectifs :

- Favoriser et développer les déplacements « écomobiles » alternatifs à la voiture : 420 km de réseau cyclable, 30 km de tramway, 270 km de lignes de bus...
- Réduire et domestiquer les trafics motorisés qui doivent respecter l'environnement et la vie urbaine : 90 % de la population réside dans une zone 30 ou 10 km/h. 430 voitures pour 1000 habitants sur Fribourg, 220 dans le quartier Vauban et 337 dans le quartier Rieselfeld.
- Renforcer la fonction centrale de la ville.

### La part belle à l'intermodalité

Des infrastructures de transport interconnectées privilégiant des modes collectifs et doux : lignes de chemin de fer à haute fréquence, tramway, bus à haut niveau de service, transports interurbains...

Fribourg compte 2 fois plus de vélos que de voitures, 7 000 places de stationnement vélos dans le cœur historique de la ville, plus de 35.000 usagers par jour « entrant » ou « sortant » du centre ville en vélo ; une station « MOBILITE » comprenant un centre d'auto-partage, un garage à vélo couvert et gardé de 1 000 places, des services de location et d'entretien de vélos.

## FRIBOURG RESTERA FRIBOURG...

### Retour sur une expérience exemplaire et déjà ancienne

L'expérience fribourgeoise est emblématique de quelques réalisations qui, en Europe, ont pu très tôt revendiquer une démarche environnementale poussée. La question environnementale, devenue prioritaire dès le milieu des années 70 en Allemagne et dans le contexte particulier de la région de Fribourg, a de fait produit des résultats significatifs.

Cette référence à Fribourg reviendra souvent dans cette contribution, la volonté de donner un nouvel élan à nos démarches locales ayant été fortement impulsée par ce voyage d'étude. D'autres références pourront à l'avenir être mobilisées.

La raison nous appelle toutefois à poser certaines limites à l'exercice de comparaison. Tout d'abord, il faut signaler que les valeurs qui continuent d'animer la réflexion à Fribourg ne

sont pas tout à fait comparables aux nôtres ; la culture n'est pas la même et les modèles politiques, administratifs et économiques qui en découlent n'autorisent pas les mêmes réalisations. Par ailleurs, les résultats ne sont pas exempts de critiques : la ville de Fribourg est certainement exemplaire mais elle n'est pas un modèle. C'est à chacun de trouver sa voie. Enfin, l'urbanisme et l'architecture sont des arts qui s'adressent à une multitude de sensibilités : tout cela est aussi affaire de goût et certains quartiers de ce point de vue n'emportent pas l'adhésion de tous.

L'exemple fribourgeois n'en demeure pas moins intéressant à bien des égards, nous signalant de nombreuses pistes de réflexions.



La Mobile



Les toits du stade de Football



Le quartier Vauban



La Solar Fabrik

### A l'origine de cette contribution...

#### **Rappel des actions engagées par le Pays de Saint Malo et son conseil de développement en matière d'éco-construction**

*Par ordre chronologique :*

- Assises de l'éco-construction du Pays de Saint-Malo « Identifier les freins et les leviers au développement local de l'éco-construction » (décembre 2007) ;
- Guide de sensibilisation « L'éco habitat » (2007) : réalisé par la Chambre de Métiers avec le soutien du Pays dans le cadre de l'ODESCA du Pays de Saint-Malo ;
- Guide de l'éco-construction pour le particulier (novembre 2008 - document proposé aux communes pour une diffusion dans leurs journaux municipaux) ;
- Assises de l'éco-construction du Pays de Saint-Malo « Les éco-quartiers » (mars 2009) ;
- Plusieurs visites de communes (Mordelles, Bazouges-sous-Hédé, Le Rheu, Langouët, Acigné, Chantepie, Brécé... (2008 - 2009) ;
- Voyage d'étude à Fribourg (septembre 2009) 30 participants.
- Fin 2009 : « Les forces vives du Pays de Saint Malo s'unissent en faveur du développement durable - plan d'actions 2010 ». Premiers éléments pour une stratégie opérationnelle coordonnée.
- A suivre...

## A l'origine de cette contribution....

**30** acteurs du Pays de Saint-Malo ont directement contribué à l'élaboration de cette stratégie : des élus locaux, des entrepreneurs, des architectes, des bailleurs sociaux, des techniciens de collectivités locales, d'associations et des chambres consulaires :



Mme Alquier, VP de la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

M. Baldeschi, Entreprise Baldeschi

Mme Barthelemy, Maire - Minihic sur Rance

M. Bazin, ex chef des travaux - Lycée Maupertuis

M. Bergerault, Architecte - St Lunaire

Mme Cabrol, Chargée de mission Conseil de Développement - Pays de saint Malo

Mme Cutté, Maire Adjoint - Dingé

M. Daveu, Monteur d'opération - SA HLM La Rance

M. Delalande, Entreprise Baldeschi

M. Demasse, Artisan - Bazouges sous Hédé

Mme. Desvallées - Bunel, Directrice du développement économique - Saint Malo Agglomération

M. Doineau, Responsable aménagement environnement - Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

Mme Duchesne, Conseil entreprise - Chambre de Métiers et de l'Artisanat

Mme Frossard, Directrice générale - Emeraude habitation

M. Gaillard, Ecco-Logis

Garret, Directeur du patrimoine - SA HLM La Rance

M. Guesdon, VP de la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

M. Héry, VP de la Communauté de Communes de Pleine Fougères

M. Hesry, Directeur du développement et du patrimoine - Emeraude habitation

M. Journiac, SARL ORCAS

M. Le Pierres, Conseil communautaire - Saint Malo Agglomération

Mme Leconte, Responsable du service habitat - Saint Malo Agglomération

Mme Legendre, Architecte - Le Minihic sur Rance

M. Marjot, Directeur - Pays de Saint Malo

M. Melec, Directeur - Association Cœur Emeraude

M. Ohier, Maire Adjoint - La Richardais

M. Penhouët, Président de la Communauté de Communes de la Côte d'Emeraude

Mme Quellard, Chargée de mission SCOT - Pays de Saint Malo

Mme Romé, Chargée de mission LEADER - Pays de Saint Malo

M. Salardaine, Président de la Communauté de Communs de Dol de Bretagne

## **AUTRES EXEMPLES DE CHAMPS D'ACTION POSSIBLES, RENVOYANT VERS D'AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGES**

- **Rechercher une coordination de Expérimenter des offres « d'autopartage »**
- **Communiquer autour des offres de transport alternatives à la voiture**
- **Engager des opérations de vélos en libre service**
- **Positionner des parkings à vélos à proximité des arrêts de bus**
- **Réaliser, dans un périmètre de 2 à 3 km autour des collèges ou des lycées, un réseau sécurisé pour les piétons et les cyclistes**
- **Expérimenter le partage de voies routières au profit des 2 roues**
- **Expérimenter des opérations de partage de trottoirs : piétons et 2 roues**
- **Contribuer au développement des « zones 30 »**
- **Renforcer l'articulation entre les nouvelles zones à urbaniser et la desserte en transports collectifs**
- **Favoriser le transport maritime entre les 2 rives de la Rance**
- ...

## MAITRISE D'OUVRAGE → PAYS DE SAINT MALO

---

### 1. Favoriser le développement du covoiturage

*Distinguer ce qui peut relever du Pays (présentation d'expériences, mise en relation avec des partenaires « ressources », élaboration, en lien avec les EPCI, d'une stratégie d'ensemble, accompagnement à la création de dispositifs de mise en relation d'usagers du covoiturage...*

*... et de ce qui relève de la compétence d'autres acteurs (les communes et groupements de communes sur le volet «infrastructures»)*

---

### 2. Favoriser une offre de transports collectifs à l'échelle du territoire du Pays de Saint-Malo

### 3. ...

Tous ont participé à un voyage d'étude à Fribourg organisé par le Pays en septembre 2009. Enthousiasmés par l'expérience fribourgeoise, dont le caractère exemplaire est largement reconnu en Europe, et bien décidés à ne pas être de simples contemplateurs de cette réalisation, les membres du groupe ont voulu en tirer des enseignements pour notre territoire.

Nombreux seront ceux qui, par delà ce « groupe des 30 », en raison de l'intérêt qu'ils portent à ces sujets traités notamment par le Pays, et à travers leur engagement personnel et professionnel, pourront se reconnaître dans ces propositions. Tous les autres enfin, intéressés par ces sujets, et qui n'auraient pu à ce jour joindre ce mouvement, sont naturellement invités à contribuer à l'animation et à la mise en œuvre d'un projet territorial qui entend rassembler les énergies, fédérer les acteurs. C'est en effet le sens à donner à cette contribution :

*Identifier collectivement les enjeux locaux à relever  
dans les domaines de l'éco-construction, de l'éco-urbanisme,  
du transport, de la maîtrise de l'énergie...  
et les inscrire dans une stratégie de territoire opérationnelle,  
lisible et fédératrice.*

La mise en œuvre de cette stratégie renvoie l'ensemble des acteurs du territoire qui voudront s'y reconnaître à leurs propres actions et compétences.

Autour de ces sujets, le Pays a permis à des hommes et des femmes d'horizons très divers de se réunir et d'échanger des points de vue. Cette contribution se nourrit des travaux engagés par ce réseau d'acteurs. Elle est une des nombreuses réalisations issues des travaux initiés depuis 3 ans sur cette thématique par le conseil de développement du Pays de Saint-Malo. Elle rejoint une attente politique forte et témoigne d'une démarche transversale, prospective et multipartenariale.

\*\*\*\*

## Nous serions en retard en France ?

### Le Pays de Saint-Malo doit marquer la cadence !

Malgré un indéniable rattrapage opéré au cours des dernières années, la France connaît en matière d'éco-construction, d'éco-urbanisme, de maîtrise de l'énergie... un certain retard par rapport à d'autres pays (l'Allemagne, la Suède, l'Angleterre....). Quelques marqueurs peuvent en témoigner : l'énergie solaire, thermique ou photovoltaïque, y est chez nous bien moins développée ; la production de bâtiments faiblement consommateurs d'énergie y est moins généralisée ; les modes de déplacement doux ne connaissent pas le même succès...

Cette situation est certainement pour partie le fruit de grands choix stratégiques opérés au niveau national. Nos pays ont ainsi emprunté des voies différentes, en matière de politique énergétique notamment. Ces choix dessinent des trajectoires distinctes et induisent de la part des habitants, des forces vives, des réflexes différents. Ainsi l'option nucléaire en France n'incline-t-elle peut-être pas à miser aussi offensivement qu'en Allemagne sur les énergies renouvelables.

Cette idée d'un retard doit cependant être nuancée : Fribourg (une fois admis que Fribourg est une référence) n'est pas l'Allemagne. Fribourg est une vitrine de l'éco-urbanisme en Allemagne et l'activité touristique qui s'est développée autour de la visite des éco-quartiers de cette ville témoigne de ce statut particulier. Les habitants des quartiers Vauban et Riesenfeld, de même que ceux, plus près de nous, de Langouët et de Bazouges-sous-Hédé, peuvent se flatter d'être ainsi montrés en exemple, tout comme ils peuvent finir par s'agacer d'être si souvent visités et photographiés. Les nouvelles pratiques seraient-elles donc encore à ce point si peu répandues, qu'il faille pour les illustrer toujours montrer les mêmes lieux, entretenant décidément cette idée que nous serions en retard ?

Structuré par la ville centre et un réseau de pôles secondaires, le territoire du **Pays de Saint-Malo sait compter sur des équipements intermodaux qui se sont développés en lien avec la voie de chemin de fer**, en réservant notamment des facilités d'accès et de stationnement à proximité immédiate des gares. **Un réseau routier performant complète ce dispositif** structurant et permettrait le développement de nouvelles pratiques comme le covoiturage.

Il nous faut aussi **favoriser le développement de nouveaux modes de déplacements correspondant à des trajets courts : les modes doux doivent être encouragés (deux roues et piétons)**. Cela renvoie à une adaptation des équipements publics pour assurer la sécurité des usagers. Cela ouvre également la voie à des expérimentations en matière de partage de l'usage d'infrastructures. De nombreuses solutions techniques de cet ordre doivent donc pouvoir être testées et généralisées.

Le changement des habitudes et les conditions de ce changement restent une question cruciale. Ce changement exigera de la part des collectivités principalement une grande constance dans l'effort et une attention particulière pour **développer des réseaux quantitativement importants, pratiques, adaptés, sécurisés**. Elles seront aussi appelées à faire des choix plus ou moins difficiles, selon qu'ils privilégieront l'incitation ou la contrainte.

**La question des déplacements appellera en vérité chacun à des efforts importants : tous les acteurs du territoire devront envisager d'adopter d'autres habitudes.**



## THEME 4. LA MOBILITÉ LES DÉPLACEMENTS

**La mobilité** est inscrite dans la nature humaine.

Avoir une plage à proximité n'interdit pas d'aller en vacances à la montagne. Ou à la plage, mais ailleurs. Plus souvent, le lieu de résidence ne se confond pas avec l'endroit où l'on travaille, où l'on consomme, où l'on se divertit... Chaque tâche de la vie quotidienne renvoie à un besoin de déplacement et ce besoin peut être satisfait de différentes manières.

*Si le milieu urbain hyper dense offre des moyens de transports collectifs qui permettent de satisfaire la plupart des besoins de déplacement, sur un territoire tel que le nôtre, avec ses villages, parfois isolés, l'usage de la voiture individuelle est encore dominant et l'offre de transport collectif est loin de satisfaire les besoins de chacun, où qu'ils se trouvent.* Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Pays de Saint-Malo s'attèle à cette question, visant à renforcer la mixité des fonctions au sein des pôles secondaires. La diversité des services dans ces pôles urbains est un facteur limitant de déplacement. D'autres types d'intervention doivent être engagés en complément.

Une piste, généralement posée comme préalable, consiste à mesurer les flux et leur évolution. *Si la mesure est importante, la priorité toutefois, dans le cadre de cette réflexion opérationnelle, est probablement ailleurs : il faut expérimenter.* Distinguant entre les multiples motifs de déplacements, l'enjeu consiste à imaginer, pour chacun d'entre eux, des solutions permettant de limiter le recours à la voiture.

La notoriété de ces quartiers est naturellement liée à l'antériorité de leur réalisation et à l'audace (au courage ?) de leurs concepteurs. Elle est aussi le fruit d'une communication efficace, en interne et vers l'extérieur, qui porte et renforce cette dynamique. Mais il se fait actuellement chez nous, dans le Pays de Saint-Malo, de plus en plus de choses intéressantes et qui mériteraient d'être également mises en valeur. Les bonnes pratiques se diffusent (en référence à l'actualité, songeons par exemple à l'éco-quartier « le Clos Nogain », à Cancale, primé dans le cadre de l'appel à projet national « Eco-quartiers »). Le Grenelle de l'environnement a assurément joué un rôle décisif dans le renforcement de cette dynamique.

Nous y sommes presque !  
Il nous reste peut-être à présent à adapter  
le rythme de nos efforts.

Quelques indicateurs planétaires pour préciser la nature des enjeux...

|                    |                                                                                   |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 435 000 000 MWh    | Energie employée aujourd'hui dans le monde                                        |
| 400 000 000 MWh    | Energie employée provenant de sources non renouvelables                           |
| 9,2 %              | Part de l'énergie employée provenant de sources renouvelables                     |
| 41 200 000 000 MWh | Energie solaire atteignant la terre aujourd'hui                                   |
| 15 370             | Nombre de jours avant la fin du pétrole                                           |
| 60 797             | Nombre de jours avant la fin du gaz                                               |
| 151 967            | Nombre de jours avant la fin du charbon                                           |
| 23 000 000 000     | Nombre de tonnes de CO2 émises dans l'atmosphère en 1 an                          |
| 14,569448350°      | Température moyenne à la date du 5 novembre 2009                                  |
| 14,569508500°      | Température moyenne à la même heure, le 6 novembre 2009                           |
| 11 211 000         | Nombre d'hectares de forêts détruits depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2009       |
| 5 974 000          | Nombre d'hectares de terres arables perdues du fait de l'érosion depuis le 1/1/09 |
| 110 000            | Superficie, en hectares, du Pays de Saint-Malo                                    |
| 210 000            | Croissance démographique ce 5 novembre (naissances - décès)                       |

Source : <http://www.worldometers.info/fr/>  
(Données pour la journée du 5 novembre 2009, un jour pris au hasard)

## 10 ORIENTATIONS AU SERVICE D'UNE STRATÉGIE



1. Affirmer la volonté d'atteindre le niveau des précurseurs dans un délai de 5 ans et devenir nous-mêmes exemplaires
2. Convoquer des valeurs : le volontarisme, la responsabilité, l'audace, la constance
3. Encourager l'innovation et l'expérimentation
4. Favoriser les échanges d'expérience et la mise en réseau des acteurs
5. Communiquer sur nos réalisations pour encourager et valoriser les initiatives
6. Coordonner la communication pour améliorer l'information
7. Se former et former les forces vives et les habitants
8. Mobiliser des moyens, financiers, humains, réglementaires, incitatifs...
9. Mesurer notre marge de progression, nos progrès, nos points d'amélioration
10. Contribuer, chacun dans son domaine, à lever les freins

## AUTRES EXEMPLES DE CHAMPS D'ACTION POSSIBLES, RENVOYANT VERS D'AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGES

---

- Contribuer à la restauration de la nature en ville
- Préserver les cours d'eau et leur fonctionnalité en tant que ressource

## MAITRISE D'OUVRAGE → PAYS DE SAINT MALO

---

### 1. Promouvoir le développement des circuits courts

---

### 2. Accompagner la réflexion visant à favoriser l'approvisionnement des cantines scolaires en aliments bio ou issus de l'agriculture raisonnée

---

### 3. Contribuer à la restauration de la nature en ville

*Le Pays pourra favoriser le partage d'expérience et conduire des actions pédagogiques et de communication « positives ». L'enjeu est de favoriser un changement des représentations de la part des habitants, sur ce phénomène de « verdissement » des espaces publics par exemple, lié à un emploi beaucoup plus limité de désherbants chimiques...*

Notre engagement collectif se conçoit prioritairement dans une approche opérationnelle.

Pour une meilleure visibilité,  
4 grands thèmes ont été identifiés :

THEME 1. L'éco-urbanisme – L'éco-construction

THEME 2. L'énergie

THEME 3. La préservation des ressources

THEME 4. La mobilité – Les déplacements



## THEME 1

### ECO-URBANISME

### ECO-CONSTRUCTION

**22 000** C'est le nombre de logements qui devront être construits sur le territoire d'ici à 2030 pour accueillir les 30 000 nouveaux résidents essentiellement des jeunes actifs. Cet objectif d'accueil est précisément décrit dans le SCOT. Les valeurs soulignent l'importance des enjeux auxquels nous devons savoir collectivement apporter des réponses. Chacun est concerné :

- les communes et leurs groupements, qui définissent la programmation de logements, notamment sociaux, et leur répartition territoriale, ouvrent à l'urbanisation et aménagent de nouveaux espaces, refont la ville sur elle-même, offrent des services aux habitants...
- les entreprises de bâtiment et tous les métiers qui participent à l'effort de construction, développent de nouveaux savoir-faire, emploient et forment les salariés, produisent de la richesse...
- les partenaires traditionnels des collectivités et des entreprises : chambres consulaires, organismes professionnels...
- les habitants, de plus en plus informés et qui ont des attentes élevées en matière de services, de qualité de vie...

Outre l'intérêt que de tels circuits présentent en terme de limitation des déplacements et des émissions de CO<sub>2</sub>, ils permettent surtout de *construire une relation pérenne entre les agriculteurs et les habitants*, demandeurs de nouveaux modes de consommation. Ces nouveaux circuits permettront de répondre à des besoins de proximité et de travailler avec des acteurs locaux : les élus et chefs d'établissements scolaires par exemple pour permettre de fournir les cantines scolaires pour partie en aliments issus de l'agriculture biologique. Ces circuits de proximité, qui permettent une très grande traçabilité, inviteront à diversifier les modes de production et à intégrer des pratiques de préservation de l'environnement et de la santé humaine, rejoignant en cela l'objectif de préservation de la ressource en eau précédemment énoncé.

**Un tel objectif invite à engager un dialogue renforcé avec l'ensemble des acteurs de la filière, du monde agricole et au-delà.**



### THEME 3. LES RESSOURCES

L'engagement des acteurs du Pays de Saint-Malo au service d'un mode de développement soucieux d'intégrer une dimension environnementale ne serait pas complet s'il ne comportait un objectif propre de préservation des ressources de notre territoire.

**L'eau** est un bien précieux et rare, qu'il convient de protéger en tant que ressource mais aussi comme condition du développement et de valorisation de notre territoire. L'activité conchylicole par exemple est très dépendante de la qualité des eaux, et l'on voit les incidences désastreuses sur un territoire de pollutions des eaux conduisant à la production d'algues vertes. Si de nombreuses actions et dispositifs sont déjà à l'œuvre, *un tel enjeu de préservation des cours d'eau conduit notamment à poursuivre l'accompagnement de l'évolution de certaines pratiques agricoles.*

**L'espace**, non extensible et pourtant appelé à accueillir un nombre croissant d'usages, doit également être préservé afin de garantir des usages diversifiés. Alors que la surface agricole utile est en diminution constante, les agriculteurs sont soucieux de la **pérennité de leur activité**, pérennité qui passe notamment par une **sécurisation du foncier** à vocation agricole dans un secteur sur lequel s'exercent de fortes pressions. **La préservation d'une activité agricole péri-urbaine et d'une relation de proximité « ville – campagne » permettra de construire de nouvelles filières et de favoriser les circuits courts.**

Le Schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo, en fixant ces objectifs d'accueil à l'horizon 2030, en détaille également certaines conséquences notamment en matière d'urbanisme.

**23** c'est par exemple, en moyenne, le nombre de logements à l'hectare pour les nouvelles urbanisations. Cette moyenne renvoie à des valeurs très variables selon que l'exigence s'applique au milieu urbain dense ou à la campagne. Chaque territoire est toutefois appelé à changer ses pratiques, chaque territoire est appelé à explorer de nouvelles pistes. Et *chaque territoire doit aussi composer avec un ensemble de partenaires qui partagent souvent le fait d'avoir des approches divergentes* ; certains désireraient s'affranchir de toute contrainte quand d'autres expriment volontiers une sensibilité particulière, notamment en matière de la défense du patrimoine, qu'il soit architectural, naturel ou paysager. Ces gens habitent le même territoire.

## MAITRISE D'OUVRAGE → PAYS DE SAINT MALO

---

1. Organiser régulièrement les « assises de l'éco-construction » du Pays

---

2. Organiser des voyages d'étude s'adressant aux acteurs locaux

---

3. Communiquer pour mettre en valeur les expériences « exemplaires » et ainsi favoriser les échanges d'expériences

---

4. Participer à la valorisation des professionnels certifiés

---

5. Participer à la réalisation d'un annuaire des compétences mobilisables sur le territoire

## AUTRES EXEMPLES DE CHAMPS D' ACTIONS POSSIBLES, RENVOYANT VERS D'AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGES

---

- Réaliser un inventaire des toits de bâtiments « photo-compatibles »  
*(ce travail pourrait être conduit à l'échelle communale ou intercommunale, le Pays pouvant intervenir sur le volet « information / communication / échange d'expériences »)*
- Réaliser des bilans thermographiques des toits des maisons et sensibiliser les propriétaires à l'enjeu de l'isolation par l'extérieur  
*(les communes sont les plus légitimes à décider d'engager ce type d'opérations. La possibilité d'y assortir des dispositifs d'aides à la rénovation paraît intéressante)*
- Expérimenter des unités de méthanisation et de valorisation des déchets  
*(idée intéressante à l'échelle d'un territoire de compétence d'un syndicat de déchet)*
- Engager un concours à l'adresse des entreprises du bâtiment pour développer, sur divers types d'habitats, des procédés techniques relevant de l'éco-construction (isolation renforcée...)
- Apprécier les conditions du développement du petit éolien
- ...

## MAITRISE D'OUVRAGE → PAYS DE SAINT MALO

---

1. Créer un espace info énergie (E.I.E.) et promouvoir ce dispositif notamment auprès de toutes les communes
2. Développer une filière bois-énergie
3. Promouvoir les énergies renouvelables (éolien, solaire, mer)
4. Communiquer auprès des habitants sur les tenants d'un urbanisme revisité à la lumière de nouveaux enjeux

## AUTRES EXEMPLES DE CHAMPS D' ACTIONS POSSIBLES, RENVOYANT VERS D'AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGES

---

- Adapter les documents d'urbanisme pour tenir compte du Grenelle de l'environnement  
*Autoriser, par exemple, les panneaux photovoltaïques : ce thème renvoie clairement à l'échelon communal*
- Promouvoir l'utilisation de l'outil ZAC dans la mise en œuvre des projets d'urbanisme  
*Ce thème renvoie clairement à l'échelon communal*
- Promouvoir des actions originales (types concours), pour démontrer la possible intégration de programmes éco-construits en secteurs sensibles ou protégés
- Associer les futurs habitants à la définition de projets d'aménagements / création de quartier (démarche participative)
- Intégrer la dimension environnementale dans la commande publique (c'est le rôle de tous)
- ...



## THEME 2. L'ÉNERGIE

**7%** : c'est, sur l'ensemble de l'énergie électrique consommée en Bretagne, la part produite en Bretagne. La présence de l'usine marémotrice sur la Rance pourrait nous rassurer : « nous » produisons localement plus que ce que nous consommons. Mais l'enjeu à l'évidence dépasse ce niveau de lecture. D'abord parce que, renvoyée sur le réseau, l'énergie produite ici ne se consomme pas nécessairement ici. Mais surtout, la consommation d'énergie continue de progresser chez nous comme ailleurs et cela nous appelle à **agir énergiquement pour tenir les objectifs définis par le paquet climat énergie : réduire de 20 % nos émissions de gaz à effet de serre, améliorer de 20 % l'efficacité énergétique et atteindre une part de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie.**

La valorisation des ressources locales pour produire des énergies renouvelables dessine donc un chantier important. « La meilleure énergie est celle que l'on ne dépense pas ». Ce slogan renvoie à d'autres types d'actions qui viseront la recherche de l'efficacité énergétique. La limitation des émissions de gaz à effet de serre désigne enfin d'autres mesures, qui pourront être réglementaires.

Un enjeu doit consister pour nous à **valoriser nos ressources et notre potentiel**. Une illustration : le Pays de Saint-Malo connaît un ensoleillement moyen d'environ 1 850 heures par an. C'est certainement bien moins que dans le sud de la France. Notre ensoleillement est toutefois identique à celui de la ville de Fribourg, où le nombre de m<sup>2</sup> de panneaux solaires par habitant doit friser des records. Si ça marche chez eux, ça devrait pouvoir marcher chez nous. Il suffit de passer aux actes.

La valorisation de nos ressources s'entend également des **énergies marines** : pays maritime, le Pays de Saint-Malo doit savoir conjuguer cet atout essentiel au service d'un projet de développement économique et énergétique avec l'impératif d'une prise en compte de nos autres atouts, notamment paysagers.

Puisque nous sommes convenus qu'il pouvait être précieux de pouvoir tirer des enseignements à partir d'autres expériences, il nous faut nous souvenir que les Allemands ont été capables de valoriser une ressource : **l'audace**. Ce constat a plusieurs fois été dressé : « d'abord ils osent, ensuite ils réglementent ». L'on devrait pouvoir s'en inspirer. De l'audace il faudra encore en faire preuve, autant que d'imagination, pour développer les nouveaux modèles économiques nécessaires au montage de certaines opérations.

**Le thème « énergie » invite, plus encore que tout autre, à « penser global ».** Un exemple peut illustrer cela : la méthanisation ne permet pas seulement de produire de l'énergie, elle offre aussi la possibilité de trouver une solution pour traiter les effluents agricoles et donc améliorer la qualité des eaux. Elle permet également de développer localement de la richesse et de créer des emplois. A contrario, la méthanisation peut poser problème si pour produire de l'énergie, il faut mobiliser des surfaces agricoles et les détourner de leur usage initial. Le sujet doit donc être abordé dans toutes ses dimensions.

**La question est clairement politique et une partie de la réponse est territoriale.**