

PRÉFET D'ILLE ET VILAINE

Révision du schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo

Note sur les enjeux de l'État sur le territoire

DDTM 35 - Délégation à la Mer et au Littoral du pays de Saint-Malo
SeT de Saint-Malo Littoral
2, rue de l'Astrolabe - CS 51704 - 35417 Saint-Malo cedex - ddtm-sete-de-saint-malo@ille-et-vilaine.gouv.fr

Juillet 2014

Crédits photos: ©DDTM35 - ©Laurent Mignaux/MEDDE-MLET - ©Daniel Coutelier/MEDDE-MLET - ©Jean-Pierre Mareschal/MEDDE-MLET - ©Arnaud Bouissou MEDDM - ©Thierry Degen/MEDDE-MLET

Révision du schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo

Note sur les enjeux de l'État sur le territoire

Juillet 2014

SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	5
INTRODUCTION.....	6
1 - S'ENGAGER POUR L'ENVIRONNEMENT, UN ENJEU POUR LE SCOT.....	7
1.1 - Un projet d'aménagement du territoire intégrant la biodiversité.....	7
1.2 - Impulser la transition énergétique et l'adaptation au climat :.....	8
2 - ORGANISER L'ATTRACTIVITÉ ET LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES.....	10
2.1 - Affirmer l'organisation de l'armature urbaine du territoire, en renforçant ses polarités.....	10
2.2 - Préserver le foncier	11
2.3 - Protéger et valoriser les potentialités et fonctionnalités de l'espace agricole	13
3 - GÉRER L'ESPACE LITTORAL TRÈS ATTENTIVEMENT.....	14
3.1 - Aménager le littoral.....	14
3.2 - Intégrer l'accueil touristique et de loisir et l'espace maritime au projet.....	15
4 - INTÉGRER LES ENJEUX DE GOUVERNANCE DU TERRITOIRE.....	16
4.1 - Rendre le SCoT opérationnel.....	16
4.2 - Trouver des coordinations entre les territoires.....	16
4.3 - Engager le dialogue Terre-Mer.....	16
CONCLUSION.....	17
ANNEXE N° 1 – GESTION ÉCONOME DU FONCIER ET LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN – ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC TERRITORIAL :.....	18
ANNEXE N° 2 – SCOT DE SAINT-MALO - AVIS DU SERVICE TERRITORIAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE DU 18 JUIN 2014.....	22

Au sens de l'article R.121-1 du code de l'urbanisme, le préfet doit fournir à l'EPCI ayant décidé de réviser son SCoT un porter à connaissance où sont exposées les différentes dispositions législatives et réglementaires applicables au territoire, ainsi que les autres informations utiles.

Dans le cadre de l'association, l'État peut également préciser ses enjeux sur le territoire concerné et formuler des préconisations et des recommandations qui serviront à la collectivité à construire son document de planification. Le présent document s'inscrit dans ce cadre. Il s'appuie notamment sur l'article L 121-1 du code de l'urbanisme qui rappelle les dispositions des documents d'urbanisme qui permettent d'assurer un développement urbain durable.

La note d'enjeux concerne les grandes thématiques confirmées ou renforcées par le Grenelle de l'environnement, et pour lesquelles des enjeux forts sont exprimés. Elle ne dispense pas pour autant d'une attention particulière sur les autres champs de la planification.

Chaque thématique présente les points de vigilance de l'État. Les données relatives ou outils disponibles sont présentés dans le porter à connaissance.

Cette note d'enjeux doit constituer une grille de prise en compte tout au long de l'élaboration, un fil conducteur du projet d'aménagement.

Elle servira de support à l'association des services de l'État et lors des avis à formuler suite à l'arrêt du projet de SCoT par le comité syndical. Elle pourra être complétée en fonction des travaux et réflexions en cours.

Un diagnostic précis du territoire et une analyse territoriale préalables dans une logique transversale et dans une démarche de projet associant l'ensemble des acteurs sont indispensables à une prise en compte effective de ces enjeux.

Résumé

Elaborée dans le cadre de l'association de l'État à la révision du Schéma de cohérence territoriale du Pays de Saint-Malo initiée en juillet 2013, cette note exprime les enjeux de l'État à prendre en compte pour ce territoire, pour lesquels elle formule des préconisations et recommandations.

Elle propose d'approfondir l'adaptation du SCoT au contexte et aux enjeux nouveaux de ce territoire, pour qu'il soit moteur en matière d'aménagement durable. Ainsi pour ce territoire, il apparaît plus particulièrement important de veiller à :

- **s'engager pour l'environnement**, en faisant de la **trame verte et bleue** un axe d'aménagement et en impulsant la **transition énergétique** et l'adaptation au **climat**
- **organiser l'attractivité et les solidarités territoriales**, en affirmant l'**armature urbaine**, en promouvant une **consommation d'espace** modérée, et en préservant l'**agriculture**
- **gérer l'espace littoral très attentivement**, en précisant un projet d'**aménagement pour le littoral** intégrant le plus possible l'**espace maritime**
- **intégrer les enjeux de gouvernance du territoire**, par un **contenu opérationnel**, sachant **dépasser les limites de gouvernance** dans son périmètre et avec les territoires voisins, et, pour la meilleure intégration de l'espace maritime, en favorisant le **dialogue terre-mer**

S'engager pour l'environnement est un des objectifs de la mise en révision du SCoT. La déclinaison locale de cet engagement national doit s'exercer au-delà des champs relatifs aux déplacements, aux communications électroniques, à l'économie d'espace. Le SCoT doit s'avérer moteur pour promouvoir, à son échelle, les thèmes plus nouveaux liés à l'énergie et à la biodiversité.

Le Pays bénéficie d'une reconnaissance nationale et internationale pour sa biodiversité remarquable notamment au travers de ses cinq sites Natura 2000 et d'importantes zones humides. Assurer le maintien et augmenter la fonctionnalité des milieux naturels suppose aujourd'hui de raisonner bien au-delà de ces seuls périmètres : il s'agit d'aménager le territoire du Pays en intégrant la préservation de la biodiversité et d'y définir les corridors et réservoirs indispensables. La trame verte et bleue est un axe d'aménagement qui sera le gage d'une dimension plus durable du projet au bénéfice des autres politiques publiques.

Le Pays a été précurseur en matière d'énergie renouvelable avec l'usine marémotrice de La Rance. Par ailleurs, il est vulnérable au changement climatique sur sa côte basse. Il lui revient à présent d'impulser la transition énergétique et son adaptation au climat. Le SCoT montrera comment le Pays entend développer un savoir faire en la matière par un modèle de développement adapté pour économiser l'énergie fossile et réduire les émissions de gaz à effet de serre, et protéger sa population.

Organiser l'attractivité et les solidarités territoriales : Le maillage du territoire inscrit dans le SCoT de 2007 est structuré autour des pôles urbains et de l'axe Rennes-Saint-Malo au travers d'une vaste dorsale de développement allant de Miniac-Morvan à Dol et Combourg jusque Hédé. Peu contraint, le développement de l'urbanisation observé est surtout périurbain et rural, et basé sur un étalement urbain fortement consommateur de foncier, préjudiciable à l'espace agricole.

L'armature urbaine est bien le socle autour duquel doit être organisé le déploiement des politiques en matière de foncier, de transport, d'habitat diversifié et de logement social. La définition et la répartition spatiale des objectifs et orientations doivent y contribuer. Ils peuvent s'appuyer sur une cartographie précise et mobiliser tous les leviers d'action réglementaires tels que les objectifs de consommation d'espace et les conditions liées au transport collectif.

Afin de mieux préserver le foncier, le Pays doit mettre en place les outils de connaissance et d'observation qui lui permettront d'anticiper les conséquences de l'attractivité du territoire sur la localisation des besoins, et d'évaluer les potentialités foncières existantes. Le SCoT deviendra ainsi un outil essentiel du territoire pour modérer et rationaliser la consommation d'espace en promouvant des pratiques d'aménagement en faveur d'un urbanisme plus dense (habitat et activités économiques).

La charte régionale pour une gestion économe du foncier et l'action de Foncier de Bretagne sont des appuis pour développer la sobriété foncière. Affirmant son rôle d'animateur et de coordinateur sur son territoire, le SCoT doit développer une stratégie commune coordonnée des acteurs et intervenants, autour d'un volet foncier.

La pression foncière s'exerce sur les terres agricoles : si les surfaces agricoles bretonnes sont en recul préoccupant de 3,7 % entre 2000 et 2010, celles du Pays de Saint-Malo se distinguent par un recul de 5,9 %. De part ses interactions avec le développement urbain et rural, sa place et son rôle dans l'économie du pays, les paysages et milieux naturels, l'espace agricole constitue un enjeu pour ce SCoT. Aussi le SCoT doit-il clarifier la place accordée à l'économie agricole dans la stratégie globale. Il doit intégrer les potentialités et fonctionnalités de l'espace agricole, et repérer les secteurs périurbains et littoraux sous pression, de manière à favoriser une approche différenciée des enjeux et orientations à retenir. Des limites précises à la consommation d'espace doivent être trouvées dans ces secteurs.

Gérer l'espace littoral très attentivement : le littoral du Pays de Saint-Malo, attractif et emblématique, est soumis à de fortes pressions et à une artificialisation au détriment des milieux, des ressources et des paysages littoraux. Le SCoT doit préciser ses choix d'aménagement pour la zone côtière littorale pour trouver un meilleur équilibre entre la protection des espaces et des ressources, et le développement.

Pour un aménagement du littoral plus cohérent, plus respectueux de sa capacité d'accueil, le SCoT doit mobiliser les outils de la loi Littoral qui, en identifiant les espaces (coupures d'urbanisation, agglomérations et villages, espaces remarquables et proches, bande des 100m, localisation du développement des campings), permettent d'encadrer et de restreindre la consommation d'espace et la banalisation des paysages, et d'agir sur l'habitat et les déplacements.

Ce SCoT littoral et maritime se doit de définir un projet de territoire soucieux de l'amélioration de l'état écologique du milieu marin et de la qualité de l'eau qui peuvent être affectés par la fréquentation de l'interface terre-mer liée au tourisme, aux loisirs, et aux activités économiques présentes. Par ailleurs, il préviendra les conséquences des inondations et submersions, notamment à Saint-Malo et dans le marais de Dol où des PPR ont été prescrits, et définira les conditions d'un urbanisme de qualité respectueux des paysages, particulièrement pour le site UNESCO de la baie du Mont Saint-Michel.

Intégrer les enjeux de gouvernance du territoire : Désormais clef de voûte de l'intégration d'un ensemble de politiques publiques, le Pays de Saint-Malo doit se doter, en développant ses capacités d'ingénierie, d'un SCoT qui sera capable d'éviter des interprétations préjudiciables à sa mise en œuvre aux échelons des PLU et des projets.

Par ailleurs, le SCoT facilitera les coordinations et les solidarités entre les territoires en dépassant leurs limites de gouvernance. Il s'agit, particulièrement vis-à-vis des secteurs soumis au risque de submersion, de moduler la répartition de besoins par un découplage entre les EPCI, et par un développement de relations avec le Pays voisin de Dinan pour ce qui concerne la mer et les déplacements entre les rives de la Rance.

Enfin, c'est par une approche de gestion intégrée des zones côtières que les acteurs de l'espace marin seront associés à la construction et à la vie de ce projet de territoire.

Introduction

La mise en révision du Schéma de Cohérence Territoriale de 2007, décidée en juillet 2013 constitue, pour le Pays de Saint-Malo, une opportunité de prolonger le travail réalisé en matière d'aménagement et d'urbanisme sur son territoire, mais également de l'approfondir, et de le réorienter au vu des dynamiques observées et du contexte global.

Le contexte réglementaire a changé. Le SCoT est l'instrument privilégié d'harmonisation de politiques publiques sectorielles ou territoriales, et son rôle intégrateur s'est vu renforcé par la toute récente loi ALUR en mars 2014. Le Pays va ainsi montrer comment il réalise l'intégration des nouvelles politiques publiques issues du Grenelle de l'environnement.

L'élaboration de ce second SCoT s'effectue aussi dans un contexte global de difficultés sociales accrues, de durcissement des conditions d'accès au logement et de développement des déplacements automobiles, avec un fort impact sur le budget des ménages.

Le Pays de Saint-Malo possède de nombreux atouts. Ce territoire a la particularité de cumuler deux facteurs d'attractivité pour la population, extrêmement forts à l'échelle nationale : les villes et le littoral.

Les villes tout d'abord, dont les principales sont Saint-Malo, très équipée, excentrée mais très bien reliée par le fer et la route au reste du département, par air et bateau au Royaume-Uni, et Dinard, station de tourisme de renom.

Le littoral ensuite, surtout sur son linéaire estuarien avec la Rance et le Frémur ou balnéaire sur la côte d'Emeraude, est animé par ses ports et ses plages, ou ses vastes estrans. Sur la côte, la qualité des paysages et de l'environnement maritime y sont reconnus à des niveaux internationaux, le contexte agricole est également singulier: la douceur du climat est favorable à une agriculture littorale et légumière.

L'arrière-pays est marqué une récente périurbanisation à partir de l'axe Rennes-Saint-Malo et appuyée sur les pôles de Dinan, Dol de Bretagne et Combourg, en lien avec le développement de la métropole rennaise. On observe partout un renouveau des populations de l'espace rural.

S'il est plus que jamais nécessaire de protéger les terres et les paysages face à l'étalement de l'urbanisation afin de pérenniser cette ressource naturelle, et l'attractivité des lieux et du cadre de vie pour tous, la maîtrise de l'espace doit aussi considérer des besoins en logements toujours importants et un développement du tissu économique nécessaire pour faciliter l'adaptation à l'évolution des marchés et le maintien de l'emploi local, ainsi que les conditions d'accès au littoral.

Au vu de cette situation, aboutir à un aménagement plus durable sur ce territoire, nécessite dans le cadre du SCoT de porter une vigilance accrue sur les points suivants : l'engagement pour l'environnement sur les thèmes phares de la biodiversité, de l'énergie et du climat, l'organisation de l'attractivité et des solidarités territoriales, la gestion de l'espace littoral, et l'intégration des enjeux de gouvernance du territoire.

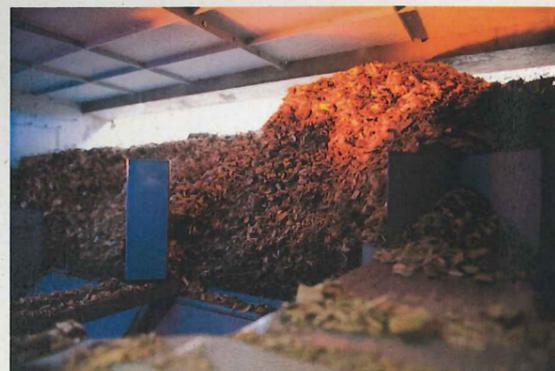
1 - S'engager pour l'environnement, un enjeu pour le SCoT

L'engagement national pour l'environnement, affirmé par la loi n°2010-788, et le développement de la planification stratégique, issu de la récente loi n°2014-366 se déclinent dans les SCoT au travers de la prise en compte de nouveaux objectifs, notamment en matière de préservation de la biodiversité et des écosystèmes et de maîtrise de l'énergie et du climat, pour lesquels le SCoT joue, de plus, un rôle intégrateur.



Bécasse

©LaurentMignaux/MEDDE-MLET



Usine biomasse

©BernardSuard/MEDDE-MLET

1.1 - Un projet d'aménagement du territoire intégrant la biodiversité

L'érosion de la biodiversité, constatée au niveau national et international, bouleverse les écosystèmes. Le SCoT peut participer à diminuer les menaces sur la biodiversité du territoire : la destruction et la fragmentation des milieux naturels, la surexploitation des ressources, la pollution des sols, de l'eau, de l'air, les espèces exotiques envahissantes, le changement climatique. Il peut également favoriser la biodiversité en préservant les espaces naturels qu'il va contribuer à maintenir en bon état écologique ou recréer.

Qu'elle soit remarquable ou ordinaire, constituée de la nature exploitée par l'homme ou de la nature en ville, il appartient au SCoT de matérialiser et de protéger durablement un réseau écologique fonctionnel et cohérent composé d'espaces de nature (réservoirs de biodiversité), reliés par des connexions écologiques (corridors), et de constituer ainsi une trame verte et bleue à son échelle.

Le SCoT doit prendre suffisamment en compte les enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.

Il peut pour cela s'appuyer sur les orientations du SDAGE Loire Bretagne et les objectifs des SAGE, prendre en compte les Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) (les orientations nationales en attente du SRCE), les classements des cours d'eau, les réservoirs biologiques, et devra **assurer les connexions avec les trames des SCoT voisins.**

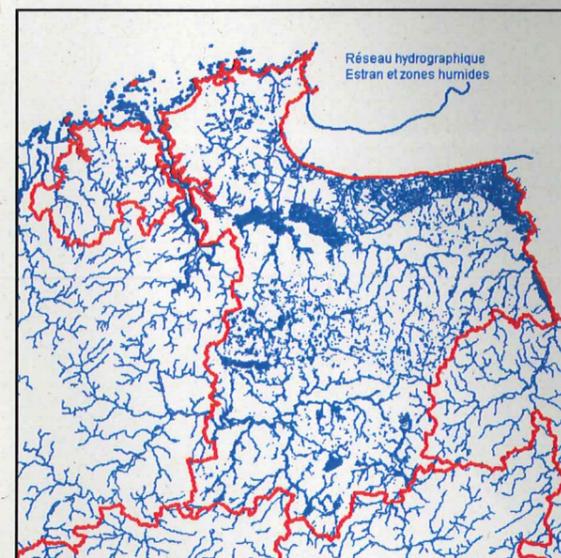
Des orientations nationales pour la biodiversité concernent également ce territoire : les habitats et espèces sensibles à la fragmentation, mais également les poissons amphihalins, les voies migratoires des oiseaux, et le corridor bocager de Brest à Laval.

Le territoire du Pays de Saint-Malo est particulier par l'importance de ses espaces naturels remarquables repérés au niveau national et international : ce sont ainsi par exemple 5 sites Natura 2000 allant de la Baie de Lancieux à la Rance, puis à la côte de Paramé à Cancale et à la Baie du Mont St Michel, accompagnés des étangs du Canal d'Ille et Rance et marais rétro-littoraux, une zone humide d'importance internationale avec la Baie du Mont St Michel et le marais de Chateauneuf. Ils sont accompagnés de nombreux sites et paysages faisant l'objet de protection, principalement situés sur le littoral ou à proximité.

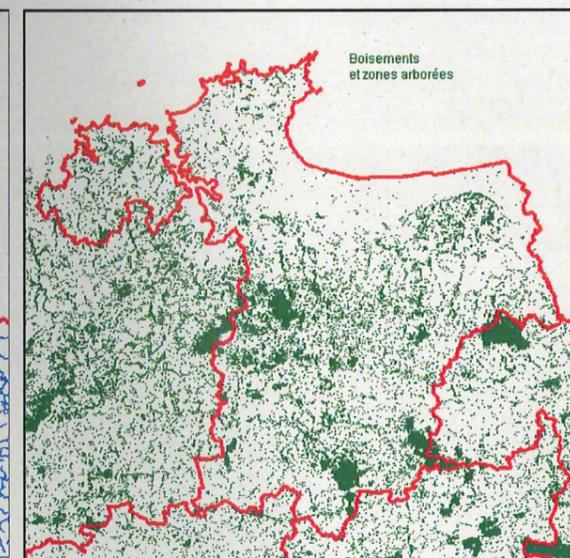
Au delà de cette biodiversité remarquable localisée à favoriser, la biodiversité dite ordinaire doit largement participer à une trame verte et bleue qui intègre le fonctionnement écologique des espaces et espèces, avec leurs interactions, échanges et déplacements. Elle pourra s'appuyer sur les paysages et leurs éléments, niveau le plus important d'organisation des écosystèmes, sur terre et en mer, par ailleurs reconnus dans l'atlas des paysages d'Ille et Vilaine, ainsi que sur l'eau (avec les documents liés à l'eau), et la connaissance locale, voire le réseau de circulations douces.

Ainsi, a été mise en avant l'importance de l'élément eau et de l'arbre, à travers zones humides et cours d'eau, littoral et estran, bocage, protection des têtes de bassin versant, amélioration de la continuité écologique des cours d'eau et lutte contre les espèces invasives.

Une première approche territorialisée des continuités écologiques met en évidence la forte biodiversité le long de la frange littorale (landes, milieux littoraux, zones humides), mais aussi au sein des secteurs intérieurs avec des associations bocages/cultures et bocage/prairies en mosaïques, ainsi que les forêts et marais. Des connexions sont à maintenir entre le littoral et l'intérieur des terres (Côte d'Emeraude, Baie du Mont, Rance), le long du littoral, et dans l'intérieur des terres avec les territoires connexes et des connexions sont à restaurer entre massifs forestiers de Lorge et du Nord de l'Ille et Vilaine. Le bocage apparaît déstructuré sur le littoral et autour de l'axe Rennes -Saint-Malo.



Réseau hydraulique, estran et zones humides recensées : base pour la trame



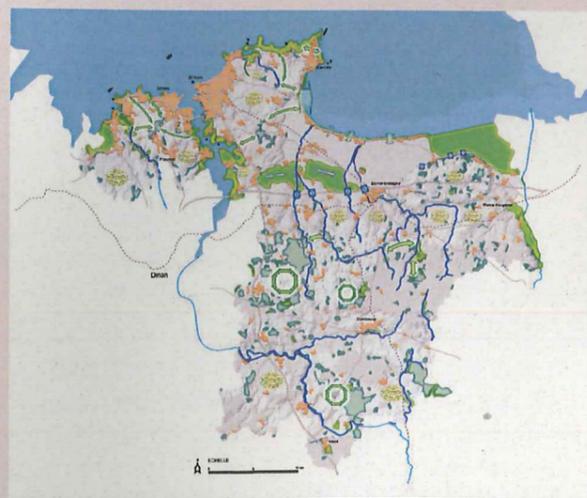
Boisements et zones arborées : éléments visibles à petite échelle

Ce que dit le SCoT opposable

Le SCoT de 2007 prévoyait une gestion environnementale intégrée des zones littorales et du pays de l'intérieur. Il reconnaissait la qualité du patrimoine environnemental et du cadre de vie du territoire et distinguait les activités dépendantes des ressources liées à la mer, au terroir et à l'eau.

L'évaluation environnementale du document apparaît plus juxtaposée qu'intégrée au projet

Sa cartographie schématique et ses orientations laissaient cependant une grande marge d'appréciation et de déclinaison locale.



L'identification et la cartographie de la trame verte et bleue doivent dépasser les zonages d'inventaire et réglementaires, et mobiliser les connaissances et acteurs locaux. Plus précises que celles du SRCE (1/100 000), elles doivent être lisibles pour les documents inférieurs et aménagements.

En effectuant des choix de trames à préserver à son échelle, de modes de préservation et prise en compte, en encadrant les choix d'aménagement urbain, en utilisant les outils à sa disposition, le SCoT assure la cohérence du réseau ainsi constitué.

Sur le littoral, le niveau attendu de précision sur la délimitation et les moyens de préservation sera accru. En effet, déjà attractif pour ses paysages et plages, la proximité des villes génère également une pression plus forte sur les espaces naturels, et la fréquentation des sites peut gêner leur maintien en bon état écologique. **La trame se déploiera dans le secteur rural et urbain. Partout, il s'agira de faire le lien avec l'urbanisation, les infrastructures et aménagements, afin d'aboutir à un projet de territoire cohérent.**

Enfin, la trame verte et bleue doit participer à la préservation de la ressource en eau, de l'agriculture et la forêt, à la mise en valeur des paysages et du cadre de vie et à l'atténuation et l'adaptation au changement climatique.

1.2 - Impulser la transition énergétique et l'adaptation au climat :

La France s'est engagée en matière d'énergie et de climat, avec des objectifs chiffrés à 2020 et 2050. La mise en place d'un nouveau modèle énergétique réduisant le recours aux énergies fossiles et l'adaptation au changement climatique a vocation à trouver une déclinaison locale.

Le SCoT a un rôle quadruple. Il détermine les conditions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), adapter le territoire au changement climatique, maîtriser la demande en énergie, et produire l'énergie à partir de sources renouvelables.

Compte-tenu de l'impact attendu du changement climatique sur les littoraux bas et sur la ressource en eau, le Pays de Saint-Malo doit particulièrement montrer comment ses choix d'organisation spatiale contribuent à l'adaptation et à l'atténuation des effets du climat.

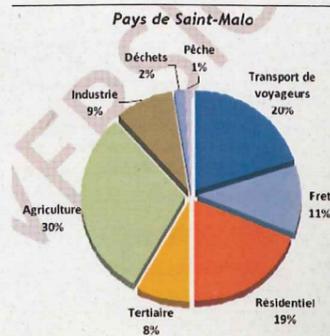
Le SCoT pourra utilement s'appuyer sur les orientations du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de Bretagne breton (SRCAE) arrêté en 2013 pour intégrer les enjeux climat, air et énergie à son échelle, et sur les démarches en cours de Plans Climat Énergie Territoriaux (PCET) locaux. Les fiches du SRCAE permettent de mieux mesurer les interactions entre l'aménagement et l'urbanisme sur les territoires et l'énergie-climat.

Pour aborder ces thèmes nouveaux, l'outil SCoT possède des atouts renouvelés. En effet, il peut agir contre l'étalement urbain, pour la réduction de la consommation d'espace, le développement de formes urbaines compactes, de fonctions urbaines mixtes, d'une offre de transport moins énergivore, de projets urbains économes en énergie, d'opérations denses autour des noeuds de transports en commun, du stationnement. Il peut également opérer des choix sur la localisation de l'offre commerciale, la localisation des nouveaux logements, la réhabilitation du parc bâti existant, les critères de qualité des infrastructures, et le développement des réseaux électroniques.

L'observatoire de l'énergie et des GES de Bretagne apporte des éléments de connaissance utiles, territorialisés au niveau communal, de l'EPCI ou du Pays. Les modèles utilisés sont régulièrement réactualisés. Ils peuvent déjà servir d'aide à la décision, mais le développement d'une observation plus fine sur les territoires permettra d'améliorer la mesure des résultats obtenus localement.

En matière de climat, le changement climatique aura pour conséquence une augmentation de température annuelle moyenne de l'ordre de 2 à 5°C à l'horizon 2100. L'incertitude est importante concernant l'évolution des précipitations dans notre région. En revanche, l'augmentation de la fréquence des sécheresses superficielles ou agricoles en été paraît probable compte tenu de la hausse de température attendue. Ce bouleversement considérable s'accompagnera en Bretagne de sécheresse (consommation d'eau par les végétaux), d'une réduction des zones humides, d'impacts sur les espaces boisés, la forêt, la faune et la flore, de réchauffement et d'acidification des eaux marines (impact sur les espèces et la pêche), d'élévation du niveau de la mer (+ 60 cm), de tempêtes littorales (évolution des épisodes critiques en intensité et durée) et d'une intrusion d'eau salée dans la nappe phréatique. Le pays de Saint-Malo est particulièrement concerné.

Le cas particulier de Saint-Malo comme zone d'attraction touristique dont la fréquentation est liée au climat (attraction avec un climat plus favorable) impose d'anticiper la disponibilité des ressources en période de pointe intensifiée. Il conviendra de faire un diagnostic de la situation existante et d'évaluer l'impact du changement climatique sur les ressources en eau, énergie etc. L'attractivité du territoire engendrera une augmentation des gaz à effets de serre liée à celle du flux automobile (embouteillages, problèmes de stationnement) et camion. D'où la nécessité de trouver des solutions pour éviter ces émissions ou les compenser.

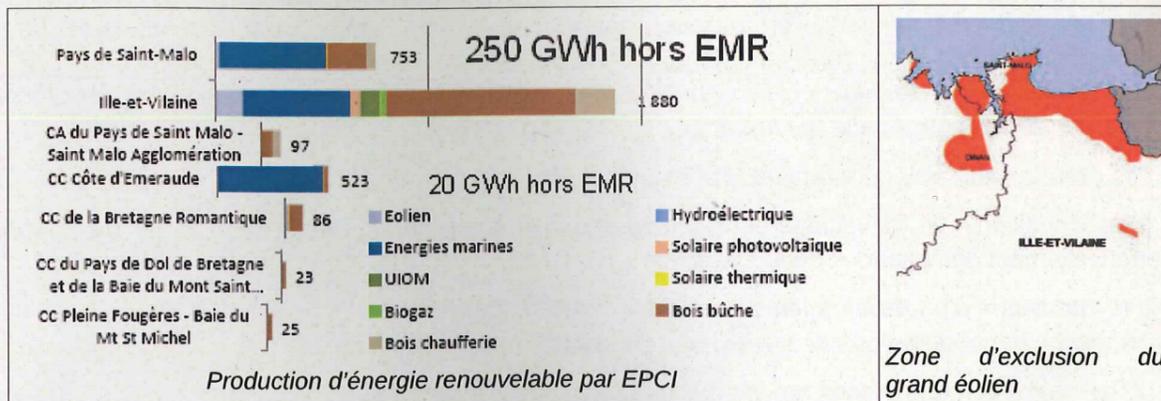


La réduction des émissions de GES passe par leur meilleure connaissance. En 2005, 1,127 MtCO₂ étaient émis par le Pays de Saint-Malo (source Energes), avec une part due à l'agriculture moins forte et plus de résidentiel et de transport qu'en Bretagne. Les émissions sont principalement dues à la consommation d'énergie fossile dans le transport et le chauffage ; les émissions non énergétiques représentent environ 1/3 et sont dues à l'élevage, l'industrie et les déchets. Les prairies et forêts absorbent 20 % des GES, grâce au sud boisé du Pays.

La maîtrise de la demande en énergie est une nécessité pour l'ensemble des territoires. La consommation totale (énergie primaire)

du Pays de Saint-Malo est évaluée à 396536 tep (2005), 5011 Gwh. La consommation électrique y est forte et en forte augmentation (44 % de l'énergie totale) ; le secteur du bâtiment compte pour 57 %, les déplacements (24 % consommation) utilisent largement les produits pétroliers.

La production d'énergie renouvelable est présente sur le territoire depuis 1967 grâce à l'usine marémotrice de la Rance (503 Gwh). Hormis cet équipement assurant 10 % de l'énergie produite en Bretagne, la production reste faible avec 250 Gwh, soit 5 % de la consommation totale, et provient surtout du bois. Si le développement du grand éolien est restreint par des servitudes paysagère et aéronautique à la partie sud du Pays, le gisement de biomasse, estimé à 30 000 t, conséquent, offre un potentiel pour la méthanisation et les réseaux de chaleur.



Ce que dit le SCoT opposable

Le SCoT de 2007 n'avait pas à prendre pas en compte ces objectifs, mais préconisait de favoriser les constructions HQE, et les énergies renouvelables (éoliennes), de développer les transports en commun. Sur ce point, l'urbanisation n'y était pas conditionnée, elle s'est accompagnée d'une utilisation croissante de la voiture dans l'espace périurbain et rural

Comment poursuivre ?

L'atténuation et l'adaptation au changement climatique implique des mesures et prescriptions pour protéger les populations et les biens du risque littoral et des inondations. Le SCoT devra aussi favoriser la lutte contre les îlots de chaleur urbains, la préservation de la biodiversité, le développement des constructions bioclimatiques contre chaleur, froid et vent, et la réduction de la pression des usages sur la ressource en eau. Le SCoT devra vérifier ses choix de solutions non préjudiciables à l'avenir (mesures dites sans regret).

Réduire les émissions de GES implique des orientations pour favoriser le stockage de carbone et la production d'énergie renouvelable (chaleur, électricité), diminuer les besoins en énergie liés aux déplacements, à l'habitat et aux activités, aux équipements. Le SCoT devra évaluer l'impact des choix effectués sur les émissions de GES.

Une urbanisation plus économe en énergie se décline à toutes les échelles, en organisant le développement autour et dans les pôles urbains (emplois-services), l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération et du quartier, l'habitat en faveur de la rénovation énergétique du parc existant et la conception bioclimatique énergétique. Les choix devront permettre d'éviter des déplacements, de réduire leur distance et de favoriser les modes doux, d'organiser les transports en commun et d'optimiser l'usage de la voiture. Le SCoT devra limiter la précarité énergétique des populations.

Augmenter la production d'énergie renouvelable est un objectif à faire partager à l'échelle du SCoT. Afin de mieux utiliser les potentialités du territoire, dont le gisement de biomasse et biogaz, et le développement de la filière de bois-énergie, voire la mer, un rôle moteur du SCoT est essentiel. Les choix des types et systèmes d'énergies mobilisables sur le territoire pourront s'établir en lien avec les déchets, l'agriculture, le bocage, les équipements collectifs.

Impulser la transition énergétique et l'adaptation au climat du territoire est un enjeu particulier pour ce SCoT. Avec un projet basé sur un aménagement et un urbanisme durable orientés en ce sens, il doit jouer un rôle intégrateur et moteur.

2 - Organiser l'attractivité et les solidarités territoriales

Résumé du contexte territorial : ¹

Sur la dernière décennie le Pays de Saint-Malo a poursuivi son développement sur un modèle de péri-urbanisation que le SCoT opposable a au final peu influé.

Ce modèle se caractérise d'une part par un étalement urbain s'exprimant sur les communes de périphérie des pôles d'emplois de Saint-Malo et de Rennes mais se diffusant également très largement sur le territoire en s'appuyant sur les dessertes routières et ferroviaires, et d'autre part par un recul démographique de la ville centre Saint-Malo.

Cette forte dispersion de l'urbanisation ne favorise pas la préservation de la ressource foncière, et augmente les besoins de déplacement des populations vis-à-vis desquelles la réponse dominante demeure l'usage de l'automobile sur des distances croissantes.

Malgré une situation sociale et économique du Pays en très nette amélioration, des disparités sociales et territoriales apparaissent néanmoins, générées par la forte hausse des coûts d'accès au foncier et au logement sur la frange littorale et urbaine.

Dans ce cadre, le maintien en tous lieux d'une offre sociale suffisante est également difficile, et la part du logement social dans le parc de résidences principales est en repli sur l'ensemble du territoire.

Un meilleur équilibre en tout point peut être trouvé en régulant mieux les échelles du développement et en **affirmant davantage l'armature urbaine** du territoire au travers du **renforcement des polarités** (ville-centre, pôles urbains intermédiaires, bourgs ruraux), dans un objectif de **préservation du foncier**.

Cette approche devra néanmoins demeurer **équilibrée** en prenant en compte les différentes caractéristiques et dynamiques de toutes les composantes du territoire (espaces urbains, périurbains et ruraux) dans une optique de **projet global et solidaire** à structurer.

2.1 - Affirmer l'organisation de l'armature urbaine du territoire, en renforçant ses polarités

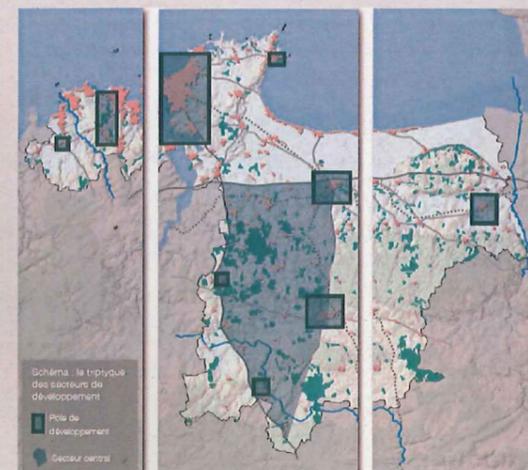
L'objectif global misant sur un renforcement de l'armature urbaine du territoire est certes de bien articuler et de rapprocher les différentes fonctions urbaines (habitat, emplois, équipements et services) mais également d'y identifier des lieux de développement renforcés à échelle suffisante pour organiser **efficacement et économiquement** la mise en œuvre des politiques publiques :

- intervention et portage foncier,
- organisation des transports collectifs et inter-modalités,
- diversification de l'offre de logement,
- développement du logement social.

¹ Ce contexte est développé dans l'annexe n° 1 – gestion économe du foncier et lutte contre l'étalement urbain – éléments de diagnostic territorial

Ce que dit le SCoT opposable il vise à limiter les pressions et les concentrations sur certains espaces et pour associer l'ensemble des composantes du territoire au développement,

Le PADD prévoit en son chapitre 1.2 d'organiser et de maîtriser l'urbanisation du territoire en consolidant l'armature territoriale et en promouvant un urbanisme durable. Plusieurs axes sont appréhendés : mettre en place un **maillage urbain structuré** autour de **pôles secondaires à renforcer**, dans une logique de **mixité fonctionnelle**. Cette nouvelle organisation permet d'opérer un **rééquilibrage**, notamment au profit de l'est du territoire. Un **espace stratégique central nord sud** le long de la RN 137 est identifié comme **dorsale de développement**.



Comment poursuivre ?:

Passer à des dispositions plus précises dans la définition, la déclinaison et la répartition spatiale des objectifs et orientations de développement, au travers du DOO

Le SCoT a un réel pouvoir d'organisation spatiale du territoire en localisant les espaces préférentiels d'aménagement en milieu rural comme au niveau de l'espace urbain. En s'appuyant sur **un projet et une cartographie suffisamment précise**, le DOO du SCoT doit en effet déterminer les orientations générales de l'organisation de l'espace, au travers de la définition :

- des grands équilibres entre espaces agricoles, forestiers, naturels et urbains,
- des conditions du développement urbain maîtrisé intégrant les principes de restructuration et de renouvellement des espaces déjà urbanisés,
- des conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre habitat, activités économiques ou artisanales, et préservations des sites naturels, agricoles, ou forestiers,
- de la localisation des grands projets d'équipement et de service.

L'affirmation et le renforcement d'un maillage urbain structuré autour de polarités peut par ailleurs aujourd'hui passer par **la mobilisation cohérente de tous les leviers d'actions, obligatoires ou optionnels proposés par la réglementation** et mis au service d'un objectif de structuration du territoire :

- répartir par secteur géographique les objectifs chiffrés pour la consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain (C.U L 122-1-5 II), pour l'offre de nouveaux logements ou l'amélioration ou la réhabilitation du parc de logement existant (C.U L 122-1-7),
- préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs (C.U L 122-1-5 IX),
- délimiter les secteurs où sont définis une valeur plancher de densité maximale de construction, au regard de leur desserte par les transports collectifs, de l'existence d'équipements collectifs et de protections environnementales ou agricoles (C.U L 122-1-5 VIII), ou imposent aux PLU une densité minimale (IX).

2.2 - Préserver le foncier

Destiné notamment à la mise en place d'un projet d'urbanisme coordonné sur le territoire, le SCoT est un outil essentiel de modération et de rationalisation de la consommation d'espace. Son élaboration, et par la suite le suivi de sa mise en œuvre, sont autant d'opportunités de mobiliser les acteurs du territoire autour d'objectifs communs de préservation du foncier et de lutte contre l'étalement urbain.

Le SCoT doit tout autant **dresser le constat de la situation existante, procéder à une évaluation précise et raisonnable des besoins, mettre en place les conditions d'un urbanisme plus dense, construire un cadre d'actions cohérent et entraîner l'ensemble des acteurs du territoire vers un objectif de gestion économe du foncier.**

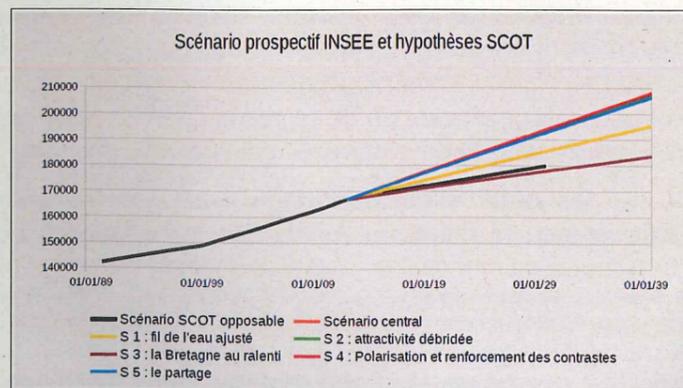
Ce que dit le SCoT opposable : Le PADD propose de veiller à une consommation économe et durable de l'ensemble des ressources ; il s'agit notamment de respecter l'équilibre global entre les espaces urbanisés et non urbanisés, tout en préservant les espaces naturels et agricoles (Chap. 1.1 b). Le P.A.D.D assure également la promotion d'un urbanisme durable, visant à limiter l'étalement urbain en dehors des agglomérations et des bourgs, en privilégiant une urbanisation en extension et en densification des centres-villes et centres-bourgs...et en recherchant particulièrement l'urbanisation des dents creuses et les opérations de renouvellement urbain (Chap. 1.2 b). Le D.O.G retient en orientation structurante le principe d'une affectation des sols économe et cohérente...objectif de mesure et d'équilibre...qui doit, cependant néanmoins comprendre toutes les conséquences et les nécessités d'une croissance vigoureuse.

Au travers de ses diverses orientations, le D.O.G présente un projet de développement ambitieux pour la période 2006/2030 visant d'une part à lutter contre le vieillissement de la population, et d'autre part à faire du Pays de Saint-Malo un pôle d'emploi puissant, en capacité d'équilibrer l'attractivité de la métropole Rennaise. Il en précise les objectifs quantifiés : un essor de la population de près de 20 % soit + 35.000 habitants (750 à 1000 habts / an), s'accompagnant d'une création de +7.000 emplois d'ici 2030. Le programme de logement à mettre en œuvre est alors de 22.000 logements (dont 19.000 R.P), soit un besoin de 900 ha d'urbanisation nouvelle, dont 870 sont imaginés en extension urbaine. Un schéma des zones et parcs d'activités est mis en place, impliquant un besoin foncier sur 24 ans de l'ordre de 600 ha.

Comment poursuivre ? :

Évaluer le besoin en anticipant la forte attractivité du territoire :

Dans le cadre d'une réflexion régionale à l'horizon 2040, le réseau des agences d'urbanisme bretonnes et la Région Bretagne ont élaboré ensemble des scénarios prospectifs régionaux. L'INSEE en a simulé les impacts démographiques sur les territoires. Le Pays de Saint-Malo apparaît en position relativement favorable dans cette réflexion, puisque seul le scénario le plus pessimiste (la Bretagne au ralenti) conduit à des perspectives en 2030 inférieures à celles retenues par le SCoT (180.000 habitants). Selon les scénarios la population atteinte en 2030 par le Pays de Saint-Malo, pourrait varier à minima entre 185.000 habitants (scénario n° 1) et 195.000 habitants (scénario n° 4) soit un besoin en nouveaux logements variant

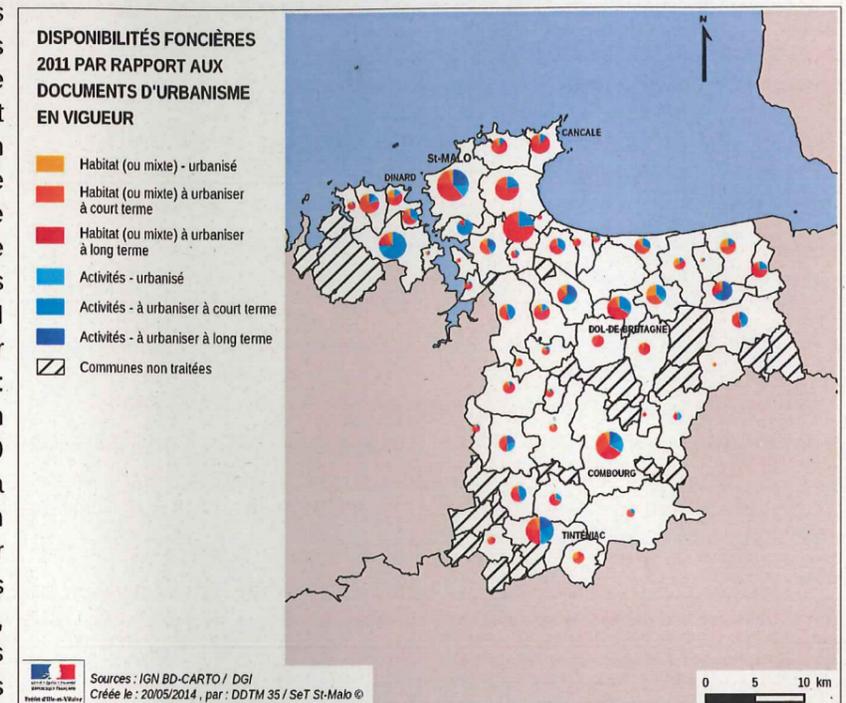


respectivement de 15 à 21.000 logements*, sur la période 2012 / 2030.

* N.B : évaluations réalisées sous réserve de contenir la valeur à terme du taux de résidences secondaires à 22.5 % et de maîtriser la diminution de la taille des ménages (2.1 personnes par ménage à terme).

Évaluer et prendre en compte les potentialités foncières existantes :

Sur la base des documents d'urbanisme opposables, collectés en format SIG, et de reconnaissance de terrain portant sur l'avancement de la mise en œuvre de ces documents, comme sur le repérage des possibilités de densification en zone urbaine existante (repérage des dents creuses), les services de la DDTM ont évalués le foncier potentiellement disponible en 2011 : celui ci représentait alors environ 1200 ha pour l'habitat (dont 1050 ha en extension urbaine) et 600 ha pour l'activité (dont 480 ha en extension urbaine). Par ailleurs, sur ces potentialités, et selon ces mêmes documents d'urbanisme, plus de la moitié des surfaces relevaient de possibilités d'urbanisation à court terme.



Pour fixer ses objectifs de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, de façon analogue, dans le cadre de son élaboration, **le SCoT devra procéder à ce type d'état des lieux, en identifiant et estimant en phase diagnostic le foncier potentiellement disponible.** L'évaluation à réaliser sur ces bases portera tout autant sur les quantités et la localisation des surfaces, sur leur disponibilité effective (constructibilité, maîtrise foncière....), que sur leur intérêt au regard des orientations portées par le SCoT révisé en matière d'urbanisation (confortement des polarités du territoire, desserte en transport collectif, densification de l'urbanisation, préservation des enjeux agricoles.....).

Porter de nouvelles pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme :

Progresser vers la sobriété foncière suppose la mobilisation des acteurs vers de nouvelles pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme, déjà en partie repérées par le SCoT opposable, mais dont il faut aujourd'hui **organiser la mise en œuvre** :

- **Densification et renouvellement urbain – un savoir faire à diffuser:** les interventions visant à restructurer et densifier le tissu urbain existant constituent par nature les réponses aux besoins de logements les moins consommatrices d'espaces agricoles ou naturels. Ces modes d'actions peuvent également concourir à la mise en œuvre de politiques plus globales sur le territoire comme la requalification du parc de logements existants, la valorisation et la dynamisation des centres urbains, ou l'amélioration de leur attractivité résidentielle. Bien maîtrisé par les acteurs opérant en ville centre, les savoirs faire correspondant doivent aujourd'hui être partagés par l'ensemble des acteurs du territoire et

intéresser à minima les pôles urbains principaux ou intermédiaires. Sur ce point, **le SCoT doit fixer et territorialiser les grands objectifs et orientations de ces politiques**; identifier et évaluer les potentialités et grands secteurs de mutation, prendre en compte ces possibilités dans l'évaluation et la répartition éventuelle de la consommation foncière et enfin encourager la mise en œuvre de ces objectifs par des actions de prescriptions, et de recommandations. Il est souhaitable sur ce point, sur les grands secteurs à enjeux identifiés par le SCoT, que celui-ci mobilise toutes les nouvelles possibilités apportées par l'évolution de la réglementation et citées précédemment.

- **Parc ou zone d'activités économiques et commerciales – une réflexion à élargir**: l'importance absolue mais également relative du besoin foncier exprimé dans le cadre du SCoT opposable (600 ha, pour un besoin total évalué à 1500 ha), et le faible niveau de commercialisation atteint ce jour sur les zones réalisées, doivent être considérés par les acteurs du territoire et les amener à réfléchir plus précisément à l'adaptation de la stratégie et de l'offre exprimée par le SCoT. L'évaluation du besoin foncier comme la stratégie développée par le SCoT en matière d'activités doivent en effet intégrer plus complètement les éléments pouvant résulter d'une réflexion plus fine à réaliser, abordant notamment **les potentialités présentes en tissu urbain existant** (accueillir les activités compatibles en centre-ville plutôt qu'en périphérie - optimiser la gestion, requalifier et densifier les parcs existants notamment lorsqu'ils sont en déclin – prendre en compte les grandes friches mutables au profit de l'activité) et **anticipant ou suscitant l'évolution des besoins des entreprises et investisseurs et des pratiques de commercialisation correspondantes** (développement de l'immobilier d'entreprise – recours accru à la location du foncier économique – régulation du besoin foncier par le prix).

Le DOO doit par ailleurs permettre d'orienter l'armature commerciale des territoires. Il définit les localisations préférentielles des commerces en cohérence avec la maîtrise des flux et la consommation économe de l'espace.

Les conditions relatives aux équipements commerciaux impactant sur l'aménagement des territoires doivent figurer dans le DOO. Elles ont trait notamment à leur situation en entrée de ville, à la compacité des formes, au renouvellement urbain, au stationnement, à la desserte en transports collectifs et aux modes doux ainsi qu'à la qualité environnementale et paysagère..

- **Vers un urbanisme plus dense – un nouvel équilibre entre territoires et une ambition solidaire** : de fortes interactions existent entre ville-centre, pôles urbains, bourgs et territoires ruraux en ce qui concerne le développement de l'habitat, et notamment le positionnement des ménages sur le territoire ; celles-ci donnent lieu aujourd'hui à des écarts territoriaux importants concernant également les formes et densité de l'urbanisation. D'évidence la mobilisation autour d'un urbanisme plus dense doit concerner en premier lieu les villes : la ville, par ses équipements, formes urbaines et fonctionnalités est le lieu le plus adapté pour le développement d'une offre dense, diversifiée et en faveur de la mixité sociale. Mais pour réussir globalement, les autres parties du territoire doivent également se mobiliser sur l'objectif, en s'impliquant davantage dans une diversification de l'offre de logement, sur la base de densité suffisante et dans le respect des formes urbaines existantes. Le SCoT doit donc constituer **le cadre fort de réflexion et d'engagement des acteurs** du territoire autour d'un objectif global de **sobriété foncière** : il doit à ce titre établir une bonne connaissance et maîtrise des interactions considérées, proposer les réponses les plus adaptées en matière d'urbanisme et respectueuses de l'identité et des contraintes de chacun des territoires, cet ensemble pouvant conduire au final à la **définition par secteurs ou territoires d'objectifs chiffrés en matière de densité** (valeurs de densités plancher par secteurs, conditionnant la densité minimale des opérations).

Un processus progressif - une connaissance et des savoir-faire à développer - et une culture à partager :

Le cadre de la mobilisation régionale: sur le constat d'une consommation foncière excessive en Bretagne, capable d'engager à terme l'attractivité même du territoire, l'État et la Région Bretagne ont initié en juillet 2011 une démarche volontaire et collective, ciblée plus particulièrement sur la maîtrise de l'urbanisation, les documents de planification et l'observation foncière, avec l'ambition de changer les pratiques et de mettre en place une culture partagée de la sobriété foncière.

Cette démarche a abouti en janvier 2013 à la **Charte régionale pour une gestion économe du foncier en Bretagne**. Ce document proposé à la signature de tout acteur du territoire, et notamment des Collectivités, réunit les grands principes, objectifs et orientations d'intervention à partager pour oeuvrer collectivement sur le territoire vers une gestion économe du foncier.

L'établissement Foncier de Bretagne, créé depuis 2009, a vocation à réaliser pour le compte des collectivités des missions d'actions foncières (acquisition et portage foncier). Ses équipes peuvent également intervenir en conseil amont auprès des collectivités pour les aider à mettre en place leur stratégie foncière, ou analyser l'opportunité, la faisabilité ou la conception préalable d'opérations en vue d'un portage foncier.

Foncier de Bretagne intervient dans un cadre conventionnel construit principalement à l'échelle des E.P.C.I., ce cadre portant les enjeux essentiels de la gestion économe du foncier.

Situation du Pays de Saint-Malo :

- la Communauté d'agglomération de Saint-Malo et la Communauté de Communes de Bretagne Romantique ont adhéré à la Charte régionale,

- l'ensemble des EPCI du Pays de Saint-Malo ont signé une convention cadre avec Foncier de Bretagne

Le Pays de Saint-Malo pourra avantageusement s'appuyer sur le référentiel régional d'animation et de mobilisation des acteurs, pour **accompagner et renforcer la dynamique locale** déjà engagée à ce jour.

Pour affirmer son rôle primordial d'animateur et de coordinateur sur les objectifs de gestion économe du foncier et de lutte contre l'étalement urbain, le Pays de Saint-Malo constituera, dès l'élaboration du document:

- une stratégie commune et coordonnée des acteurs et intervenants sur le territoire, autour d'un **volet foncier du SCoT**. Cette dimension du document peut réunir par exemple dans une approche cohérente les éléments du diagnostic initial, les principaux objectifs chiffrés et territorialisés en matière de gestion économe du foncier, l'identification des grands secteurs de densification, renouvellement ou développement urbain, la définition des outils les plus adaptés envisagés pour préserver ou maîtriser le foncier (DUP, ZAD, DPU ...), l'établissement des grandes priorités d'intervention ou de portage foncier, sur les secteurs sensibles ou littoraux, les éléments de coordination de l'action des intervenants fonciers (EPF, SBAFER, Conseil Général, Conservatoire du Littoral). Le volet foncier du SCoT peut apporter également au travers d'orientation ou de recommandations le ou les référentiels techniques locaux destinés à guider les acteurs dans le développement d'un urbanisme compact, en prenant en compte les spécificités locales

- **les outils d'observation, d'évaluation et procédures de suivi nécessaires** pour apprécier précisément la situation initiale, puis mesurer dans le cadre du suivi continu de la mise en œuvre du SCoT, puis de son évaluation à 6 ans, les avancées réalisées vers les objectifs arrêtés collectivement de gestion économe du foncier.

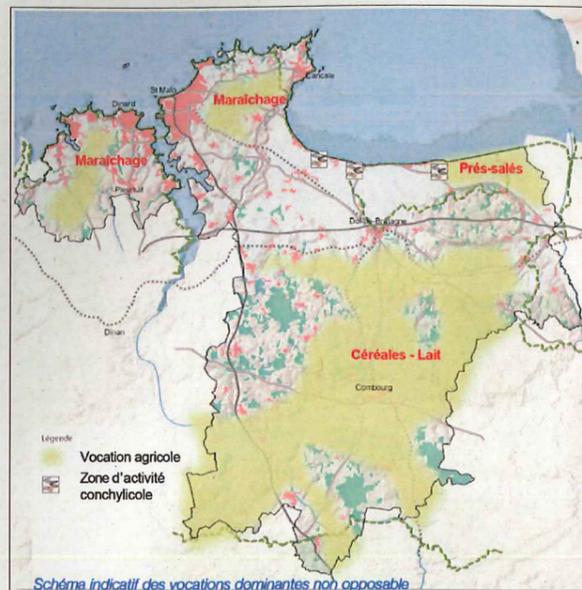
2.3 - Protéger et valoriser les potentialités et fonctionnalités de l'espace agricole

Résumé du contexte territorial : (Source Agreste – DRAAF Bretagne – recensements agricoles 2000 et 2011)

En 2010, l'agriculture du Pays de Saint-Malo réunissait 1405 exploitations, et 2849 actifs ; avec la pêche et la sylviculture elle représentait ainsi 12.6 % des établissements économiques du pays et **2.2 % des effectifs salariés**, tout en occupant près de **60 % de la surface du territoire**.

Partageant avec l'agriculture bretonne plusieurs secteurs d'activités traditionnels (blés, maïs, bovins, lait...), l'agriculture du Pays de Saint-Malo, est également singulière du fait de la sous représentation des élevages porcins (9 % des exploitations pour 17 % en Bretagne) , et du poids important des **filiales avicole** (29 % des exploitations contre 15 % en Bretagne) et **maraîchère** (16 % des exploitations, pour 12 % en Bretagne).

L'agriculture du Pays de Saint-Malo est également une **agriculture de terroir** (agriculture littorale légumière, mouton de pré-salé), et apporte d'**importantes fonctionnalités** au territoire telles la structuration et l'entretien des paysages, notamment sur le littoral, le maintien du maillage bocager, ou la gestion équilibrée de grand espace naturel (herbu de la Baie du Mont Saint Michel).



L'attractivité touristique du Pays de Saint-Malo favorise par ailleurs le développement des **circuits courts** qui concerne aujourd'hui 15,4 % des exploitations (9.7 % en Bretagne), et la **diversification** des activités vers l'hébergement ou les loisirs (12 % des exploitations contre 7.4 % en Bretagne).

En terme d'évolution l'agriculture du Pays de Saint-Malo connaît, suivant les tendances régionales, une forte baisse du nombre d'exploitations, comme de sa population active, respectivement -36.8 % entre 2000 et 2010 (pour - 32.7 % en Bretagne) et - 29.4 % (pour - 31.7 % en Bretagne).

Enfin davantage qu'ailleurs en Bretagne, la **surface agricole utile est en net recul** du fait de la pression exercée sur les terres agricoles : - 5.9 % entre 2000 et 2010 (pour - 3.7 % en Bretagne).

De part la place que l'agriculture occupe sur le territoire, de sa forte interaction sur le foncier avec le développement urbain, de son rôle par nature prépondérant dans l'identité et le fonctionnement des territoires ruraux, de sa contribution à la formation de grands paysages ou à la gestion des milieux naturels, le SCoT doit **clarifier la place accordée à l'économie agricole dans la stratégie globale** exprimée par le projet. Au-delà de la simple protection et de la pérennisation des espaces nécessaires à l'agriculture, le SCoT doit établir l'armature spatiale du territoire en veillant aux grands équilibres qui le composent notamment sur le plan écologique et paysager.

Vis à vis du secteur économique proprement dit, et conformément aux orientations du Plan Agricole Départemental, le SCoT doit par ailleurs veiller à **mettre en place les conditions les plus favorables au secteur, prendre en compte et accompagner ses évolutions structurelles ou sectorielles, et donner par la qualité de son processus d'études et de concertation, toute la place nécessaire à l'expression du point de vue de la profession et des exploitants**.

Ce que dit le SCoT opposable : au titre d'un objectif de pérennisation de la richesse et de la diversité du cadre de vie, mais également de l'attractivité économique du territoire, le P.A.D.D prévoit principalement en son chapitre 1.1b de veiller à l'équilibre global des différents espaces, et notamment à la « préservation des zones agricoles ». Il est ainsi envisagé de définir des zones à vocation agricole, et de les protéger dans leur occupation, en particulier par le biais « de larges coupures d'urbanisation », l'objectif étant de lutter contre la conurbation.

Le D.O.G affirmant une approche « d'arbitrage entre les différentes logiques de développement » prévoit plusieurs orientations en faveur de la prise en compte de l'agriculture. Peuvent être distingués « la mise en œuvre de réflexions à l'échelle du Pays sur l'évolution des filières agricoles ainsi que les modalités de développement qui en résulteraient » et diverses mesures à considérer lors de l'élaboration des Plans locaux d'urbanisme . Il s'agit sur ce second point, de l'obligation d'étudier les dynamiques des exploitations agricoles, de l'intérêt de planifier à très long terme les zones d'extension urbaine de manière à mieux gérer l'avenir des exploitations agricoles concernées, de garantir le fonctionnement des exploitations proches des zones urbaines en prenant correctement en compte leur fonctionnement (accès) et leur protection (périmètre sanitaire).

Par ailleurs, l'extension urbaine dans des espaces dédiés aux cultures maraîchères sont particulièrement conditionnées à l'étude préalable de la pérennité des exploitations concernées, celle-ci le cas échéant pouvant être assurée par un échange de terrain.

Comment poursuivre ? :

La **Charte Agriculture et Urbanisme – pour un aménagement durable du territoire d'Ille et Vilaine** : pour favoriser l'aboutissement des objectifs exprimés précédemment en faveur d'une meilleure prise en compte de l'agriculture dans les documents d'urbanisme, les principaux partenaires locaux intervenant sur ce secteur économique, et notamment l'État, le Conseil Général, la Chambre d'Agriculture et l'Association des Maires d'Ille et Vilaine... ont approuvé le 18 juillet 2011 ce document d'**ambitions partagées**. Cet ouvrage présente et détaille cinq grands principes d'intervention envisagés par les acteurs locaux: préserver les espaces et activités agricoles, reconnaître le rôle des activités agricoles dans le maintien et la préservation de l'espace rural, maintenir et développer l'activité agricole, renforcer les liens entre l'agriculture et les autres usages, évaluer et faire vivre la charte.

L'auteur du SCoT pourra avantageusement se tourner vers ce document. Au regard de ses préconisations , seront particulièrement soulignés pour la révision du SCoT du pays de Saint-Malo :

- **l'intérêt d'approfondir le diagnostic agricole** : il s'agit certes d'actualiser le diagnostic économique, mais également d'étendre le périmètre des réflexions aux **grandes fonctionnalités des espaces agricoles**, qui pourraient être davantage affirmées, spatialisées et hiérarchisées en fonction de leur vocation pour le territoire (fonction écologique, paysagère, potentiel productif, terroir d'exception ...), l'objectif étant d'aller vers des **orientations différenciées** selon les espaces considérés,

- **l'opportunité de poursuivre la définition des grandes entités à vocations agricoles**, en identifiant notamment plus précisément les **secteurs à enjeux** : il pourra s'agir en premier lieu des zones sur lesquelles s'exerce **une forte pression sur les terres et le patrimoine agricole** (zone péri-urbaine ou littorale) ; dans ces secteurs des investigations et mesures spécifiques souvent attendues actuellement à l'échelle d'un P.L.U pourront être déployées dès l'échelle du SCoT à des niveaux d'études et de projet adaptés. Sur ces secteurs , le SCoT pourra de même étudier l'intérêt, la faisabilité et les priorités pour recourir à des outils adaptés de protection, tels les zones agricoles protégées (Z.A.P) ou Périmètre de protection des espaces agricoles (P.A.E.N),

- enfin l'ensemble de ces approches différenciées devrait permettre au SCoT de **définir précisément les limites à donner à la consommation d'espace par le développement urbain dans les grandes entités agricoles ou les secteurs à enjeux**, contribuant ainsi à la justification des objectifs chiffrés , ventilés le cas échéant par secteurs géographiques, qu'il doit déterminer sur le territoire.

est la plus appropriée pour agir sur l'habitat des EPCI littoraux

Si les 24 communes littorales voient leurs emplois progresser depuis 1999 (+16%), l'accueil, localement le maintien de leur population à l'année devient difficile: elles n'ont participé qu'à hauteur de 11 % au dynamisme démographique du Pays de Saint-Malo. De ce point de vue, l'urbanisation n'est pas partout efficace : 37 % des logements nouveaux du parc sont des résidences secondaires. Les prix du marché immobilier privé sont inaccessibles au plus grand nombre des ménages sur les communes de la côte d'Emeraude, bloquant leur parcours résidentiel.

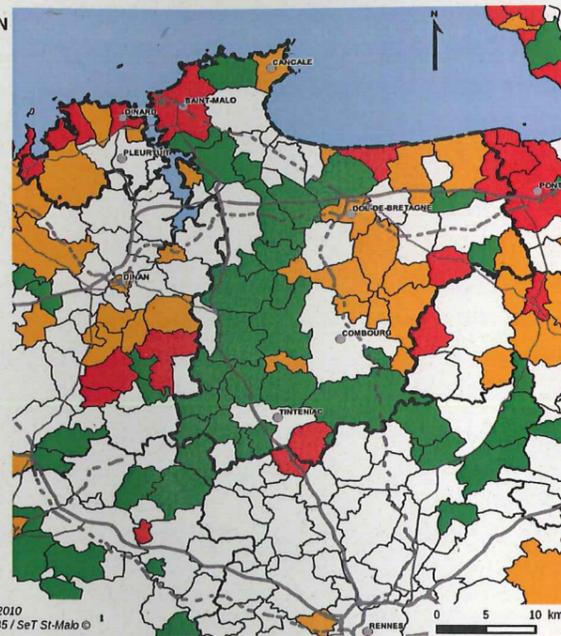
En conséquence, le peuplement des communes littorales évolue. La population est plus aisée (l'impôt moyen est de 1206€ en 2009, contre 933€ sur le Pays), mais aussi nettement plus âgée (32 % de la population a plus de 60 ans, contre 28 % sur le Pays). La tendance au report des populations les plus

mobiles en arrière du littoral, désormais à 15 km ou plus de la côte d'Emeraude, est avérée.

Elle s'accompagne de déplacements vers les générateurs d'emplois et de services à la population, situés sur la côte. Or, malgré d'indéniables progrès, les transports apparaissent encore trop peu organisés en système traitant à la fois des infrastructures, des modes et des infostructures permettant de rationaliser l'offre et de développer l'intermodalité et la multimodalité, laissant le champ libre à l'automobile en usage seul, contribuant ainsi à la précarisation énergétique des ménages. Les

EFFICACITÉ DE LA PRODUCTION DE RÉSIDENCES PRINCIPALES DE 1999 A 2010

- Mutation de résidences secondaires et/ou de logements vacants en résidences principales
- De 50 % à 80 % de RP dans la production de logements
- Moins de 50 % de RP dans la production de logements
- Autres communes : plus de 80 % de RP dans la production de logements



SCoT du Pays de Saint-Malo
Réseau routier
Réseau ferré
Sources : IGN BD-CARTO / INSEE 2010
Créée le : 16/05/2014, par : DDTM 35 / SeT St-Malo

modes doux sont trop peu mis en exergue aux échelles où ils constituent une alternative adaptée.

Le projet du SCoT devra donc intégrer habitat-déplacements-services et emplois.

3.2 - Intégrer l'accueil touristique et de loisir et l'espace maritime au projet



Sur la côte balnéaire, en sus de l'urbanisation résidentielle, s'ajoutent les mouvements saisonniers dus à l'attrait de la mer. Ils s'exercent cette fois non plus uniquement vers les espaces aménagés, mais également vers les plages et accès à la mer. L'activité saisonnière et de loisirs génère ainsi une pression supplémentaire sur des infrastructures terrestres et maritimes, des milieux naturels, des ressources, à partager avec population et activités résidentes.

L'espace maritime représente un enjeu par nature. Sa qualité environnementale est reconnue au plus haut niveau. Il convient de

s'appuyer sur un diagnostic partagé des usages, préalablement à l'engagement d'un volet mer du SCoT. Les démarches récentes de GIZC peuvent y aider, tout comme les diagnostics des outils stratégiques de gestion de la mer en cours.

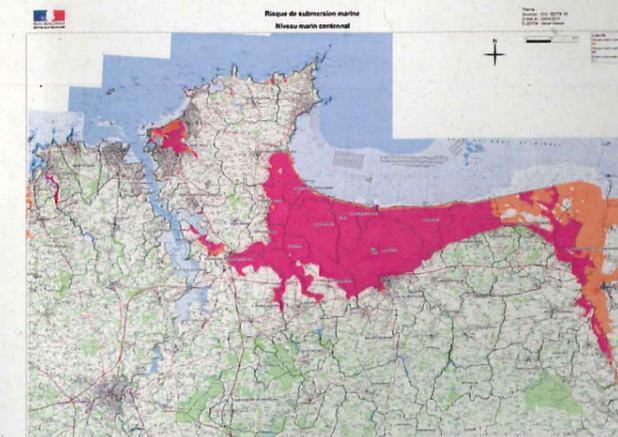
A l'**interface terre-mer**, le Pays de Saint-Malo est très bien doté en infrastructures et équipements maritimes, qui rendent le littoral accessible : ports, mouillages et accès pour la plaisance. On compte ainsi 80 cales et pontons (ci-dessus), 40 zones de mouillage et 6 ports. Les activités spécifiques s'étendent de la pêche aux cultures marines, au commerce, au transport passager, à la plaisance, et à l'énergie. A terre, il convient surtout d'organiser les accès aux équipements et la gestion de la fréquentation à l'échelle convenable, à savoir pour la plaisance celle du bassin de navigation, soit de Fréhel à Granville, et de maintenir la navigation maritime, jusqu'à Dinan en Rance.

Autant que possible, le développement des activités maritimes à terre devrait se concentrer dans le contexte urbain et dans les ports, afin d'alléger la pression sur un domaine maritime et des espaces naturels qui ont vocation à le rester, en utilisant la totalité du territoire et non la seule frange côtière. Il en est de même pour les activités de loisirs. Ceci nécessite de gérer à terre circulations et stationnements.

Enfin les ressources trophiques en mer, nécessaires à la pêche et aux cultures marines, s'appuient sur des eaux marines de bonne qualité. **Parvenir au bon état écologique du milieu marin d'ici 2020 est un objectif principal** (DCSMM). Si la qualité des eaux de baignade est bonne, la dégradation de la qualité sanitaire des eaux littorales occasionne chaque année de nombres alertes et plusieurs fermetures temporaires de zones classées sanitaires pour la pêche et les cultures marines. Les objectifs de la directive cadre sur l'eau en 2015 ne sont pas acquis pour l'estuaire de la Rance. La Rance reste fragile. Le bassin de la Rance et la baie de Saint-Malo font trop régulièrement l'objet de fermeture ou de déclassement sanitaire en raison de contaminations microbiennes.

A terre, afin de limiter les impacts négatifs liés à l'urbanisation et aux activités humaines, **l'eau apparaît sur ce territoire comme une ressource à quantité finie et fluctuante, surtout en année sèche, à sécuriser et dont la qualité est à améliorer** : en programmant des équipements et mises à niveau de réseaux, en sécurisant les transferts et la collecte des effluents dans les communes littorales et estuariennes de la Rance, en préservant les systèmes de protection des cours d'eau et de l'estran pour limiter les transferts de phytosanitaires et de polluants vers la mer, milieu récepteur.

Au delà, **les choix du SCoT doivent aussi participer à la prévention des conséquences des inondations et submersion**, et à la sécurisation des ouvrages nécessaires. A ce titre, depuis la catastrophe Xyntia en 2010, le risque de submersion marine est établi sur d'importantes parties du territoire dont Saint-Malo et le Marais de Dol de Bretagne et des plans de prévention sont en cours.



Pour mémoire, le risque centennal concernait en 2011 les terres les plus basses cartographiées ci-contre. La connaissance de l'alea submersion a depuis permis de soustraire certains de ces espaces. Déjà deux axes apparaissent majeurs dans le cadre du SCoT : la réorientation de la construction et la réduction de la vulnérabilité des constructions les plus exposées du territoire soumis au risque submersion, en dépassant les limites des EPCI.

En tout état de cause, le projet devra être en adéquation avec le risque de submersion marine présent et à venir sur le territoire.

Il s'agit pour le SCoT de mener une réflexion poussée sur la capacité d'accueil de son territoire littoral (EPCI), et de déterminer ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans porter atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques, particulièrement lorsque la population et les activités saisonnières augmentent considérablement. Les villes et villages bordant le littoral n'ont pas vocation à accueillir la totalité du développement littoral.

Le SCoT doit déterminer le modèle de développement littoral le plus en lien avec le caractère maritime du Pays, adapté pour ACCUEILLIR une population diversifiée socialement, PRESERVER les ressources naturelles et les paysages les plus sensibles et fragiles, MAINTENIR ET DÉVELOPPER DURABLEMENT les activités économiques du littoral et de la mer, dont l'agriculture, la pêche et les cultures marines, ne pouvant trouver place ailleurs.

4 - Intégrer les enjeux de gouvernance du territoire

4.1 - Rendre le SCoT opérationnel

L'élaboration d'un SCoT est une étape importante pour un territoire. Elle lui permet de se doter d'un document de référence en aménagement auquel il sera fait appel pendant une quinzaine d'années.

Le rôle intégrateur d'un ensemble de politiques publiques a été confié au SCoT. Il a été réaffirmé par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 (ALUR). Leur déclinaison locale dans le SCoT doit donc s'appuyer sur la connaissance fine de leurs enjeux, dont la retranscription sera à assurer aux échelons inférieurs au travers du SCoT : un soin particulier est donc nécessaire et demandé.

Le SCoT va mettre en oeuvre son projet d'aménagement et de développement durable (PADD) dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) qui en constitue le volet opérationnel. Ce document est opposable à des documents de planification, de programmation, des opérations foncières et d'aménagement, aux autorisations commerciales.

Afin de ne pas conduire à un développement s'écartant des principes fixés dans le SCoT, les prescriptions contenues dans le DOO, ainsi que les cartographies, devront être claires et lisibles, les déclinaisons dans les documents inférieurs, opérations et projets se lisant au travers du lien de compatibilité.

Le document d'orientations générales du SCoT de 2007 a posé des problèmes d'interprétation.

En matière d'habitat, le SCoT doit fournir des indications de répartition des besoins en logements prévue en terme de localisation, de surface, de densité, de mixité et de diversité.

Par ailleurs, il a vocation à examiner les besoins estimés dans les communes et EPCI et inscrits dans leurs documents d'urbanisme et de programmation, et le cas échéant à les faire évoluer pour favoriser le projet commun. Ceci concerne particulièrement la consommation d'espace.

Le SCoT doit se prononcer sur les différents aspects de la loi Littoral, et y faire explicitement référence : identification des espaces proches, de la bande des 100m, des coupures d'urbanisation, des espaces remarquables, des villages et agglomérations, de la capacité d'accueil.

Enfin, la mise en oeuvre du projet de territoire inscrit dans le SCoT nécessitera un portage de ce document pendant une quinzaine d'années. En accompagner l'application et le suivi, faciliter la traduction des orientations par les documents de rang inférieur font partie de cette étape. Compte-tenu des nouvelles politiques à intégrer, une organisation du SCoT pour ce faire est attendue.

De même, l'évaluation demandée du document, au plus tard à 6 ans, doit être anticipée dès l'élaboration. Elle nécessite le suivi d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs et la mise en place d'une ingénierie dédiée pour suivre la mise en oeuvre des objectifs du SCoT.

4.2 - Trouver des coordinations entre les territoires

La nécessaire protection des populations et des biens face au risque de submersion marine dans le Marais de Dol et la ville de Saint-Malo a mis en relief l'importance de décliner à une échelle de grand territoire l'accueil des populations et le développement économique dans une logique de cohérence et de coordination des politiques menées.

Le SCoT de 2007 renvoyait aux EPCI et aux communes le soin de définir la répartition des besoins estimés par le SCoT, générant ou maintenant par le jeu des concurrences entre territoires des capacités finales d'accueil surestimées.

Les évolutions des problématiques à traiter ont mis en évidence la nécessité de dépasser ces limites intérieures dans certains secteurs : le marais de Dol (risques et périurbanisation de St-Malo, déplacements), les rives de la Rance (activités économiques Saint-Malo -Dinard et Pleudihen - Miniac-Morvan), la Bretagne Romantique (consommation d'espace en périurbanisation).

Des problématiques voient également le jour avec les territoires voisins : le SCoT du Pays de Dinan en particulier pour l'armature urbaine avec Dinan, le développement périurbain et les déplacements, la mer et le littoral, le SCoT de Rennes en raison de la périurbanisation générée par cette ville. Elles nécessitent l'établissement d'une vision partagée interscot.

4.3 - Engager le dialogue Terre-Mer

Les SCoT maritimes ont vocation à exprimer leur spécificité à travers le développement d'un volet littoral traitant l'interface terre-mer, pouvant aller jusqu'à un volet mer valant SMVM.

Le cadre d'un volet mer nécessite de faire appel à la fois à une expertise de qualité, notamment par des diagnostics scientifiques, et à une forte concertation entre les acteurs, pour assurer la qualité des arbitrages.

En mer, l'État est légitime en tant que gestionnaire d'un territoire public, en tant que régulateur des activités et usages dans un espace non spécialisé et peu affecté, et en tant qu'acteur garant de la prise en compte de l'ensemble des enjeux (environnement, risques, sécurité maritime, défense, maintien du caractère public de l'espace maritime) et apportant son expertise.

Les collectivités sont légitimes à s'exprimer sur la mer et le littoral pour construire leur projet de territoire, en lien avec les conséquences à terre du développement d'activités économiques en mer, et celles en mer du développement des activités anthropiques à terre.

Les acteurs tels que les représentants socio-professionnels, les associations représentatives, et les scientifiques sont eux aussi légitimes.

Devant la complexité des interactions, face au développement de l'utilisation et de l'occupation de l'espace marin, l'approche préconisée est d'utiliser celle d'une Gestion Intégrée de la Zone Côtière.

L'appropriation du thème de la mer est une condition indispensable pour assurer une cohérence globale construite sur le fondement des compétences de chacun.

Conclusion

C'est bien à partir de l'armature urbaine et naturelle que ce SCoT littoral aura déterminée que le Pays de Saint-Malo pourra s'engager vers un développement moins consommateur d'espace et respectueux de ses paysages et de l'environnement, plus durable, à même d'améliorer la qualité de vie de ses habitants dans leur diversité sociale.

* *
*

Ce document a été réalisé par la DDTM d'Ille et Vilaine à partir de synthèses et de documents de référence et méthodologiques, et de réunions en ateliers interservices. Selon le besoin, les productions formalisées dans ce cadre pourront faire l'objet de présentation ou communication en cours d'association, et à la demande des services du Pays de Saint-Malo.

Liste des contributeurs :

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne (DREAL), Direction régionale des affaires culturelles de Bretagne – Service territorial de l'architecture et du patrimoine d'Ille et Vilaine (STAP), Agence régionale de santé (ARS), Agence de développement économique d'Ille et Vilaine IDEA35, Direction départementale des territoires et de la mer d'Ille et Vilaine et ses services : Mission management, crise et coordination 2MC2, Economie et agriculture durable SEAD, Eau et biodiversité SEB, Espace, habitat, cadre de vie SEHCV, Energie climat transport et aire métropolitaine SECTAM, Délégation à la mer et au littoral DML, Service territorial de Saint-Malo-Littoral SET.

Liste des productions formalisées :

Porter à connaissance et Synthèse préliminaire Paysages , DDTM SEHCV/SET Saint-Malo - 2014
Synthèse préliminaire Trame verte et bleue , DDTM SET Saint-Malo - 2014
Rapport préliminaire Habitat -Foncier , DDTM SET Saint-Malo - 2014
Rapport préliminaire Organisation spatiale , DDTM DML/SET Saint-Malo - 2014
Porter à connaissance et diaporama Mer et Littoral
Porter à connaissance Thématique Eau, DDTM SEB – 2014
SCoT de Saint-Malo Avis du service territorial de l'architecture et du patrimoine – 18 juin 2014
SCoT Pays de Saint-Malo – Analyse territoriale- focus par communauté de communes – 5 documents – IDEA35 – février 2014
SCoT Pays de Saint-Malo – offre d'accueil d'entreprises -IDEA35 - février 2014

Liste des principaux documents de référence :

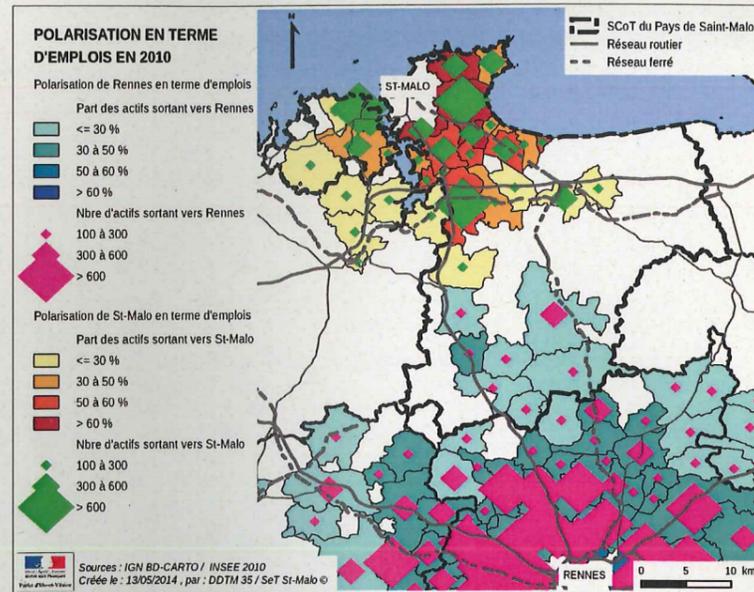
-Le Schéma de cohérence Territoriale SCOT, un projet stratégique partagé pour l'aménagement durable d'un territoire, Guide pratique à l'attention des élus, juin 2013, MELT, 148 pages
-La gestion économe du foncier dans les parcs d'activités – guide pratique – IDEA35 octobre 2013
-Charte Agriculture et Urbanisme -pour un aménagement durable du territoire d'Ille et Vilaine – novembre 2011
-Charte Régionale pour une gestion économe du foncier en Bretagne – État/Région Bretagne – janvier 2013
-Lecture régionale des dynamiques territoriales en Pays de Saint-Malo – Région Bretagne -version provisoire – septembre 2013
-Etudes et analyses INSEE Bretagne – Octant analyse :
- n°43 – la population en Bretagne à l'horizon 2040 – février 2013
- n°12 -déplacements domicile -travail en Bretagne – janvier 2011
- n°10 -projections démographiques à l'horizon 2040 en Bretagne – décembre 2010
- n°118 -disparités territoriales des revenus des ménages bretons – mars 2010
-Miquel Pierre, 2010. La prise en compte de la biodiversité et de la nature dans les SCoT Note de problématique, MEEDDM, 4 pages
-Références - L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme - Les Fiches- Fiche méthode 10, DÉCEMBRE 2011, MEEDDTL- CGDD, 8 pages
-Fiche 6 SCOT Grenelle - « Prise en compte de la biodiversité et de la nature dans les 12 SCoT Grenelle », juillet 2011, Certu, 9 pages
-Guide méthodologique de prise en compte de la trame verte et bleue -SCOT et biodiversité en Midi Pyrénées, mai 2011, DREAL Midi Pyrénées, 12 pages

Annexe n° 1 – Gestion économe du foncier et lutte contre l'étalement urbain – Eléments de diagnostic territorial :

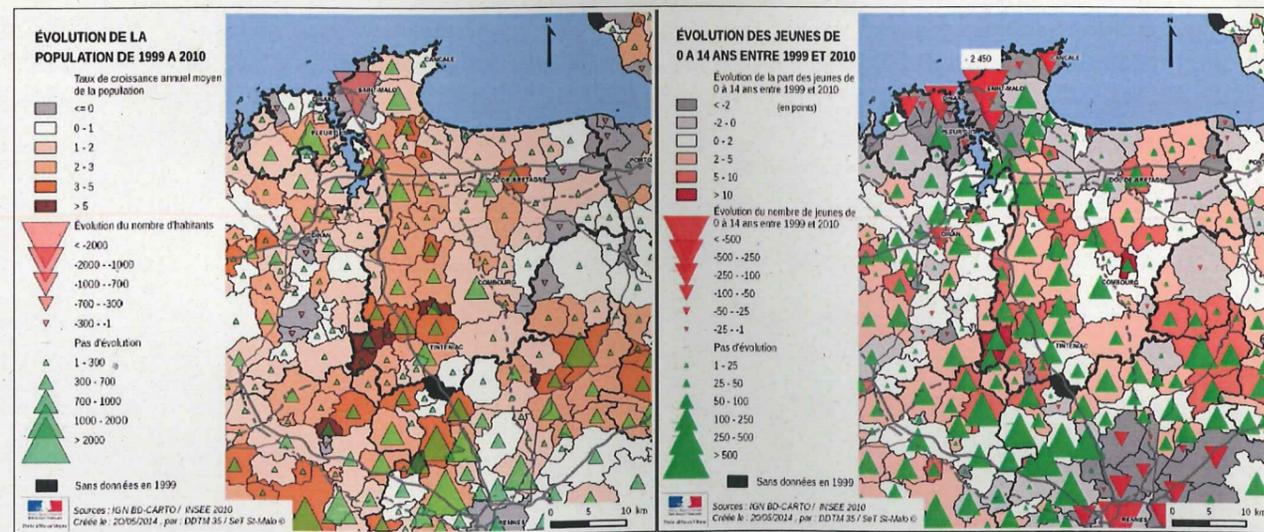
Une forte dynamique de développement, se diffusant sur l'ensemble du territoire :

entre 1999 et 2010, l'essor de la population et des emplois du Pays de Saint-Malo ont été respectivement de +14 564 habts (+ 9.7 %) et de + 9 788 emplois (+ 19.4 %).

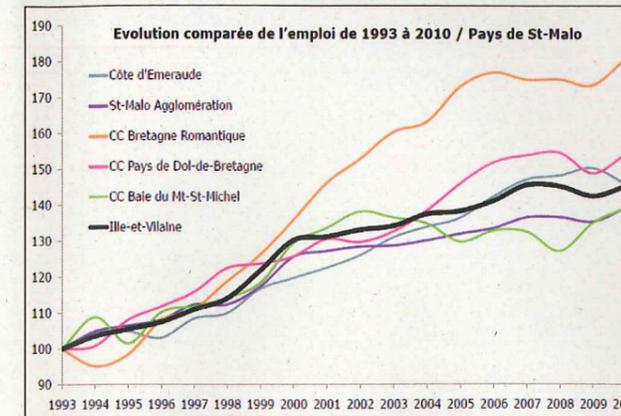
Concentrant 28.1 % de la population du Pays, 43.6 % des emplois et l'essentiel de l'infrastructure de services et de commerce, la ville centre de Saint-Malo demeure la polarité principale et historique du Pays de Saint-Malo. Sa zone d'influence en terme d'emplois et de fonctionnement va aujourd'hui bien au-delà des limites de la Communauté d'Agglomération, en s'étendant sur les territoires des Communautés de Communes voisines, notamment en rive gauche de la Rance.



L'essor de la population et de l'emploi concerne néanmoins depuis une quinzaine d'années des secteurs nouveaux principalement positionnés sur l'axe Rennes / Saint-Malo, la population en ville centre, et plus généralement sur le littoral, marquant à l'opposé une nette tendance au vieillissement



Au sud du territoire, l'aire métropolitaine rennaise affirme de plus en plus son influence, dopant les termes de développement de la Communauté de Communes de la Bretagne Romantique.

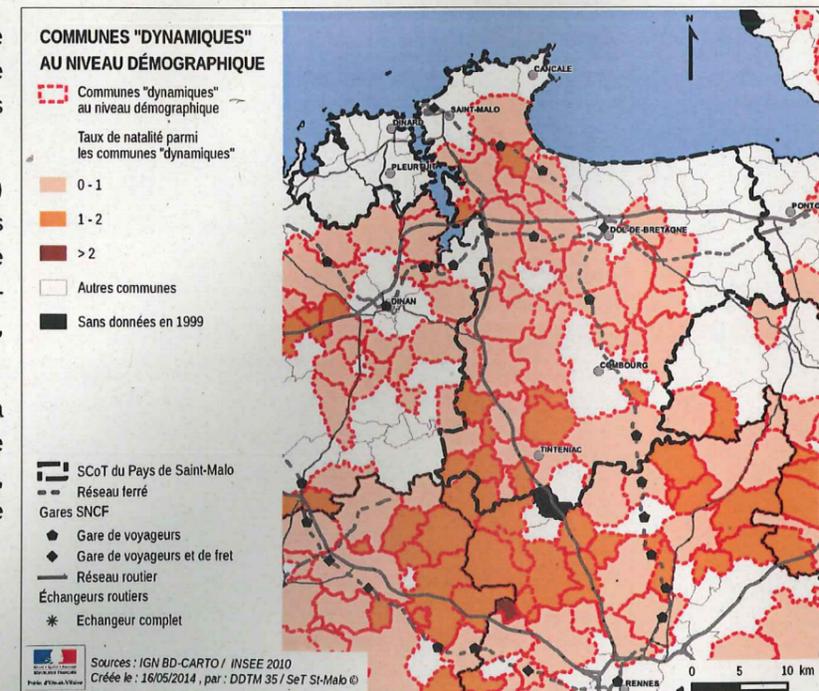


	CC Côte d'Emeraude	CC Baie du Mt St-Michel	CC Dol de Bretagne	St-Malo Agglomération	Bretagne Romantique
Population 2009	28 752	8 363	14 410	80 236	31 484
Evolution population entre 1999 et 2009	+8%	+9%	+19,3%	+1,5%	+33,8%
Nombre d'emplois salariés privés 2010	5 508	494	2 581	20 536	4 655
Evolution de l'emploi entre 1999 et 2010	+25%	+18%	+24,6%	+15,4%	+43,2%
Nb d'établissement (1 sal. min.) 2010	832	98	375	2 502	524
Evolution 1999-2010 du nb d'entreprises	+10,3%	+5%	+11,9%	+10%	+19,6%
Taux de couverture de l'emploi 2008	91,3%	55%	89%	108%	68,3%

Entre 2001 et 2012 le nombre de logements commencés sur le Pays de Saint-Malo a été de 17 806 logements (1619/an).

Sur ce nombre, 8 149 logements (741/an) soit 45,8 % ont été produits dans les pôles constituant l'armature urbaine identifiée par le SCoT opposable (Saint-Malo, Dinard, Pleurtuit, Dol, Cancale, Combourg, Tinténiac, Pleine-Fougères).

Le développement de l'urbanisation a donc bénéficié majoritairement à de nombreuses communes rurales, occasionnant une grande diffusion sur le territoire.



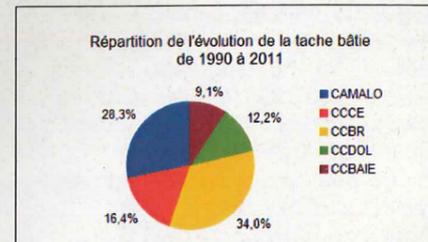
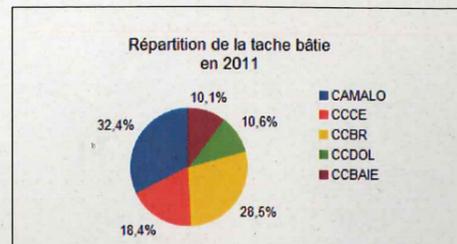
La carte ci-dessus permet de repérer les communes les plus « dynamiques » sur le plan démographique, pour la période 99/2010, comme étant celles qui cumulent les critères suivants : solde naturel positif, solde migratoire positif, indice de jeunesse supérieur ou égal à 1, taille des ménages supérieure ou égale à 2,3.

Un développement urbain consommateur d'espace :

Sur la période allant de 1990 à 2011, la tache urbaine du pays de Saint-Malo a évolué de **3.300 ha ***, soit en moyenne **157 ha / an**. Par ces valeurs, le pays de Saint-Malo se place en seconde position dans le département, après le Pays de Rennes (230 ha / an), et devant le Pays de Redon (145 ha / an).

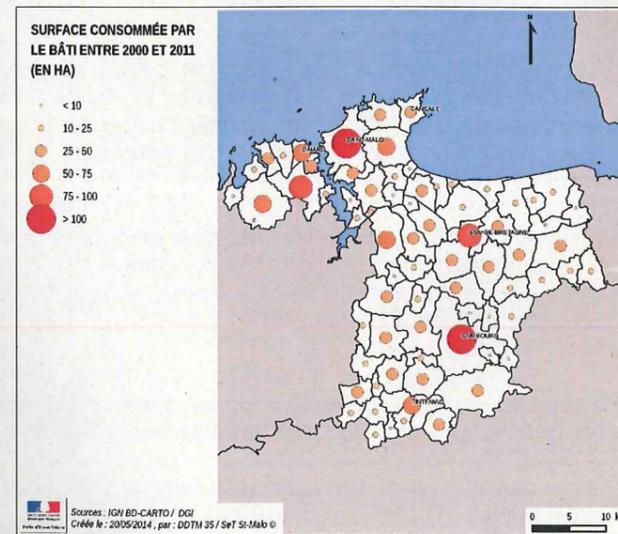
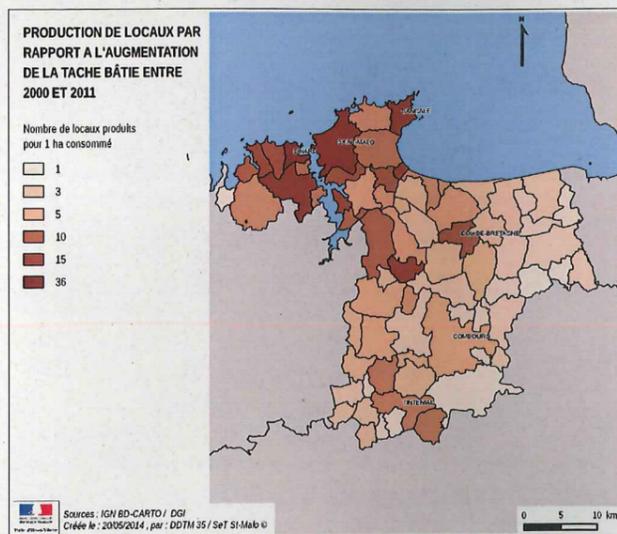
Les surfaces urbanisées du Pays de Saint-Malo, ont ainsi augmenté de plus d'un quart de leur valeur (+ 28 %) en 20 ans, à un rythme qui va s'accroissant (62 % de l'évolution étant attribuable aux dix dernières années).

Cette évolution intéresse diversement les différentes parties du territoire (Cf. diagramme ci après), étant souligné notamment le rôle particulier de la moitié sud du pays (C.C de la Bretagne Romantique) qui représente à elle seule un tiers de la consommation foncière de ces vingt dernières années (1 130 ha). Sa tache bâtie en 2011 représente 28,5 % de la tache urbaine totale du Pays, alors qu'elle détient seulement 20 % de la population du Pays et 15 % des logements (INSEE 2010).



Territoires urbains, littoraux ou ruraux – des formes de développement diversifiées:

Si les territoires agglomérés, Saint-Malo et Dinard sont engagés sur des pratiques de densification et de renouvellement du tissu urbain, une part importante du territoire reste dans un modèle plus consommateur d'espace (lotissements de maisons individuelles). Il ressort en effet que 47 % des communes du Pays de Saint-Malo ont produit moins de 5 locaux pour 1 ha d'extension, ce qui est très faible.



Les cartes ci-dessus * indiquent, par commune, la production de locaux supplémentaires (logements, locaux de commerces et industries,...), y compris dans la tache bâtie existante, par rapport à l'extension de l'espace occupé par le bâti de 2000 à 2011 (en locaux/ha).

Le foncier économique - d'importantes disponibilités:

Le Pays de Saint-Malo regroupe respectivement 14 et 15 % du nombre et de la surface de zones d'activités du département (Recensement Idéa 35 – 2011). La dynamique économique est principalement portée par Saint-Malo Agglomération et la CdC de la Côte d'Emeraude qui concentrent à eux deux 63 % des zones d'activités pour 82 % de la surface totale aménagée. L'offre se caractérise aujourd'hui par une forte disponibilité, environ 108 ha, soit 22 % des disponibilités départementales.

Nom	EPCI	Vocation	S totale M2	S disponible M2	%
Les Mottais	C.A de Saint Malo	Mixte	200 000	18 200	9
PA Atalante Saint Malo	C.A de Saint Malo	Tertiaire	700 000	339 000	48
Parc artisanal du Chemin Bleu	C.A de Saint Malo	Artisanale	55 460	32 361	58
Parc d'activités de la Morandais	CdC du Pays de la Bretagne Romantique	Mixte	97 616	55 930	57
Parc d'activité de l'Orme	CdC de la Côte d'Emeraude	Mixte	138 000	97 062	70
Parc d'Activités Les Reverdières	CdC de la Côte d'Emeraude	Artisanale	25 290	1 480	6
Parc d'Activités Moulin Madame	CdC du Pays de la Bretagne Romantique	Commerciale	160 000	2 400	2
ZA Actipole	C.A de Saint Malo	Mixte	425 000	290 000	68
ZA Bel Event	C.A de Saint Malo	Artisanale	24 591	11 112	45
ZA Budan	CdC de la Baie du Mont Saint Michel	Artisanale	60 000	23 000	38
ZA La Coudraie	CdC du Pays de la Bretagne Romantique	Mixte	99 960	10 000	10
ZA La Folle Ville	C.A de Saint Malo	Artisanale	72 225	27 343	38
ZA Les Dis	C.A de Saint Malo	Artisanale	17 708	5 889	33
ZA Les Rolandières	CdC du Pays de Dol de Bretagne	Mixte	150 191	130 390	87
ZA Rolin	CdC du Pays de la Bretagne Romantique	Artisanale	94 610	34 558	37
Total Pays de Saint Malo			2 320 651	1 078 725	46

Agriculture – une surface agricole en recul : une baisse de 5.9 % de la Surface Agricole Utile (SAU), soit 4.197 ha sur dix ans (420 ha / an).

Données générales		Pays de Saint Malo	Ille et Vilaine	Bretagne
Nombre d'exploitations *	2010	1405	9630	34447
	2000	2224	14757	51219
	% 2010/2000	-36,8%	-34,7%	-32,7%
SAU	2010	66448	446381	1638229
	2000	70645	465568	1701566
	% 2010/2000	-5,9%	-4,1%	-3,7%
Population active permanente	2010	2849	18146	68086
	2000	4033	27390	99644
	% 2010/2000	-29,4%	-33,7%	-31,7%

Source : Agreste – DRAAF Bretagne recensements agricoles 2000 et 2011

Reflète de la pression exercée sur les terres agricoles, ce recul est nettement plus accentué que sur l'ensemble du département (-4.1 %) ou de la Bretagne (-3.7 %). Dans le même temps le nombre d'exploitation a baissé de 36,8 %, favorisant l'amélioration de la taille moyenne des exploitations, qui passe de 31,8 à 47,3 ha, soit une hausse de + 48,7 %, tous types d'exploitation confondus

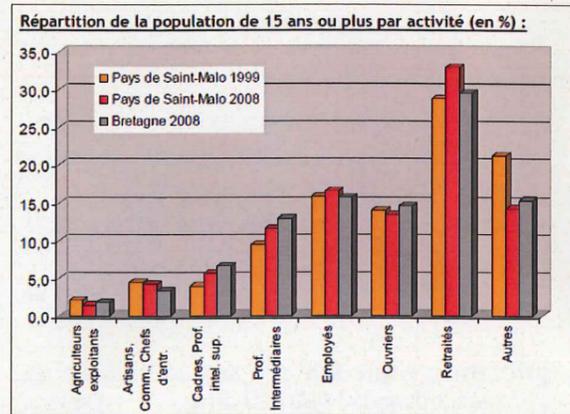
* N.B : Les mécanismes de consommation du foncier résultent du développement de diverses formes d'occupation du sol comme l'habitat, les équipements publics, les constructions à usage d'activités, ou les infrastructures.... Ce tissu construit, très diversifié, évolue en permanence et l'évaluation précise et exhaustive de ses rythmes et composantes apparaît donc comme particulièrement lourde et complexe. La Direction Départementale des Territoires et de la Mer a développé une méthode basée sur l'exploitation des fichiers fonciers de la DGI (nommés MAJIC) et du cadastre, et tournée vers l'étude de la consommation d'espace par le bâti sur des périodes longues. Même si cette méthode ne prend pas en compte tous les types de surfaces urbanisées (espaces artificialisés non bâtis : infrastructures routières et ferrées, terrains de sport, parkings des centres commerciaux, ...), elle permet d'esquisser une première image de la tache bâtie, d'apprécier les grandes lignes de ses évolutions et d'approcher les niveaux et rythmes de consommation foncière. La mise en oeuvre de cette méthode a été réalisée sur le Pays de Saint-Malo, pour une période correspondant approximativement aux deux dernières décennies (1990 à 2011).

Une situation sociale en voie d'amélioration:

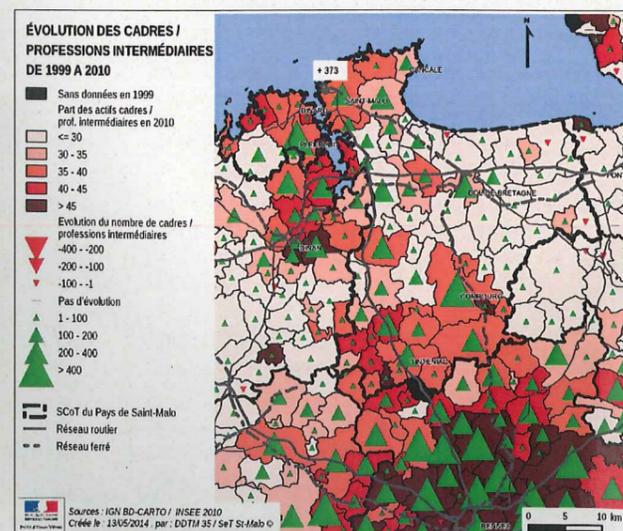
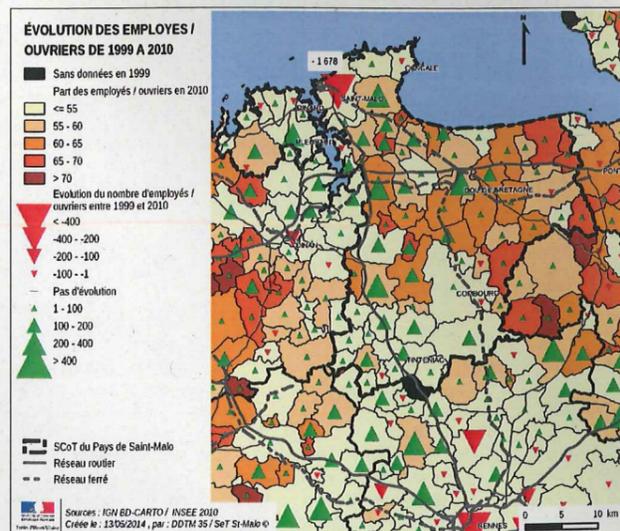
En 2010, la médiane du revenu fiscal par unité de consommation (U.C) est de 18.270 euros dans le Pays de Saint-Malo. On constate une bonne amélioration de cet indicateur qui se rapproche ainsi du revenu médian breton (18.474 euros), entraînant également une évolution à la hausse de la part des ménages imposables. Mesure des disparités sociales entre les ménages, le rapport inter décile (9ème et 1er décile) s'améliore également sensiblement et la part de la population totale bénéficiaire des minima sociaux est aujourd'hui proche bien qu'inférieure de la moyenne régionale. Entre 1999 et 2008, lorsque l'on observe la répartition de la population de plus de 15 ans par activité, le Pays de Saint-Malo se différencie principalement de la moyenne bretonne par la progression de la part des retraités, qui atteint 32,8 % de la population. Sur les non retraités, les couches populaires : ouvriers et employés, restent majoritaires, situation tout à fait proche de la moyenne régionale.

Données générales		Pays de Saint-Malo	Bretagne
Revenu fiscal par U.C	2010	18270	18474
	2001	13618	14336
	% 2010/2001	34,2%	28,9%
Rapport inter décile	2010	4,2	4,1
	2001	4,5	4,1
	% 2010/2001	-6,7%	0,0%
Part des ménages imposables	2010	53,9	55,4
	2001	52,6	56,4
	% 2010/2001	2,5%	-1,8%
Part des bénéficiaires de minima sociaux (RMI, API, AAH, ASS...) dans la population totale	2008	3,9%	4,1%

Source : INSEE - DGFIP

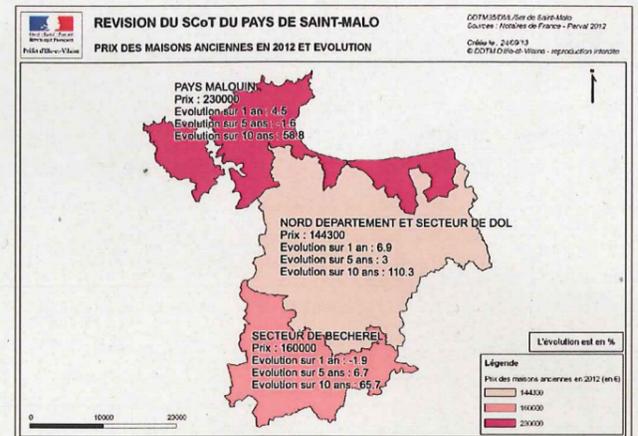


....mais les disparités géographiques tendent à s'accroître : cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires s'établissent particulièrement sur le littoral urbanisé, comme la rive gauche de la Rance.....au sud ils jouent un rôle important dans l'extension de la couronne rennaise. Employés et ouvriers se positionnent principalement en secteur péri urbain de la Ville de Saint-Malo, et dans le secteur rural. La ville centre dans l'ensemble, peine à retenir ses actifs, notamment pour les catégories les plus modestes.



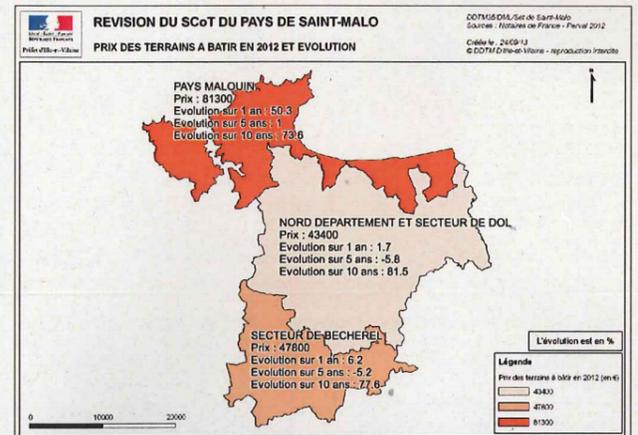
Les cartes ci-contre indiquent comment se répartissent les actifs ayant un emploi selon les deux grandes familles de catégories sociales et professionnelles évoquées précédemment ; celles-ci représentant près de 90 % des actifs. Sont représentés la part des actifs relevant de ces catégories dans le total des actifs ayant un emploi, et l'évolution du nombre de ces actifs sur la période 99/2010.

Coûts d'accès au logement ou à la propriétédes facteurs déterminants pour le positionnement des ménages: en 2012 le prix moyen des maisons anciennes sur le littoral (secteur notarial du « Pays Malouin ») était de 230.000 euros, soit un écart de + 59 % avec celui du secteur de Dol et + 44 % avec celui du secteur de Bécherel. La comparaison peut être présentée de manière similaire sur le prix moyen des terrains à bâtir, avec une valeur de 81.300 euros sur le littoral, et des écarts bien plus forts entre secteurs, respectivement 87 % et 70 %.



Sur la frange littorale le marché immobilier est en effet fortement influencé par l'intervention d'acquéreurs à forts revenus et extérieurs au territoire : sur ce secteur, les acquéreurs breïlliens mobilisent en moyenne un budget de 245.300 euros, lorsque les acquéreurs franciliens, qui représentent aujourd'hui 20 % des acquéreurs, sont en mesure d'intervenir à hauteur de 366.000 euros (Source - Chambre des Notaires d'Ille et Vilaine).

De la même manière le loyer moyen pratiqué dans le parc locatif privé sur le pays de Saint-Malo a atteint en 2011 une valeur de 511 euros. Les écarts territoriaux sur ce point sont néanmoins moins sensibles (environ 520 euros en frange littorale - hors Dinard, pour 430 à 450 euros en périphérie)

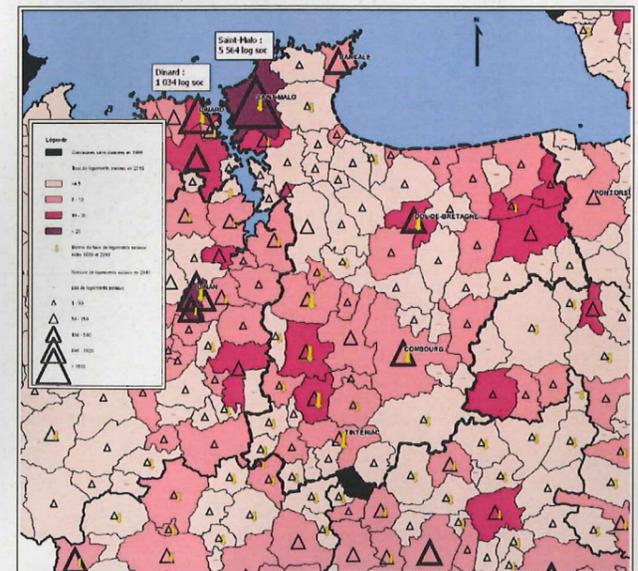


Le logement social - un effort à partager : entre 1999 et 2010, l'évolution du parc social du Pays de Saint-Malo était de + 406 logements sociaux, soit à peine 2 % de la production totale de résidences principales, et un essor de 4.4 % du parc de logements sociaux.

Ce parc, de 9828 logements, est plutôt bien positionné sur le territoire, à proximité des principaux pôles d'emplois : Saint-Malo (5564), Dinard (1034), Dol de Bretagne (361), Pleurtuit (267), Combourg (239) et Cancale (228).

Il représente une proportion importante des résidences principales à Saint-Malo : 24.3 % de l'effectif en 2010.

Cette part est néanmoins aujourd'hui en repli généralisé sur les pôles structurants comme sur le reste du territoire, et plus particulièrement en couronne sud est de la ville de Saint-Malo.



Sur ce secteur les communes présentent très souvent un taux de logements sociaux (LLS) inférieur à 5 %. Trois communes : Cancale, Saint Méloir et Miniac Morvan relèvent de l'application de l'art. 55 de la loi S.R.U (20 % LLS), le déficit de logements sociaux ayant été estimé à près de 750 logements au 1er janvier 2012.

Un territoire ouvert et bien desservi :

Initialement enclavé notamment dans sa partie littorale, au nord, le territoire est aujourd'hui bien irrigué par deux voies rapides à 2*2 voies : un axe nord-sud assurant la liaison entre Rennes et Saint-Malo, un axe est-ouest, ouvrant vers les départements voisins.

Deux voies ferrées Rennes – Combourg – Dol – St-Malo et Pontorson – Dol – Dinan complètent ce réseau structurant.

Entièrement rénovée à l'occasion de l'arrivée du T.G.V en 2005, la gare de Saint-Malo totalisait en 2009 un trafic de 949.000 voyageurs TGV et TER ; ce trafic est en augmentation (+ 0,9 % de 2008 à 2009), dans un contexte régional plus morose (+0,1 % de 2008 à 2009).

Avec 467.000 voyages par an entre Rennes et Saint-Malo, la ligne TER Rennes / Saint-Malo est la plus fréquentée du réseau TER breton ; son trafic est plutôt stable dans l'ensemble, bien que présentant une nette augmentation (+3,3 % en 2009), entre Combourg et Rennes.

Le pays de Saint-Malo est également accessible par air, via l'aéroport de Dinard / Pleurtuit, qui a accueilli en 2012 138.000 passagers, mais également par mer, via le port de Saint-Malo, à partir duquel se déploient le trafic maritime de voyageurs, vers l'Angleterre (340.000 passagers/an) ou les îles Anglo-Normandes (402.000 passagers / an).

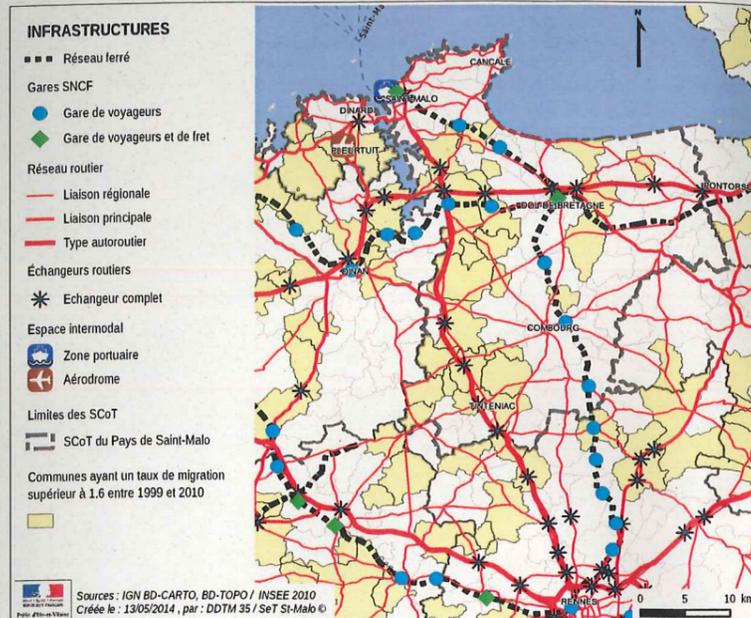
Une mobilité des actifs en nette croissance, sur des distances plus longues :

En 2010, environ 39.000 actifs du pays de Saint-Malo, soit 60 %, travaillent en dehors de leur commune de résidence. Leur part a augmenté de +46,7 % entre 1999 et 2010 alors que le nombre d'actifs travaillant dans leur commune a baissé parallèlement de -6,9%.

A titre d'illustration les flux correspondants sont estimés à minima à près de 8.700 * et 2100 * trajets quotidiens pour les deux principaux pôles d'emplois influençant le territoire, respectivement Saint-Malo et Rennes.

Pour se rendre au travail, pour la moitié des actifs des communes les plus éloignées le trajet à effectuer est à minima de 17 km, et pour de nombreuses autres communes périphériques aux pôles d'emploi de 12 à 17 km, pour une moyenne régionale à 7,1 km (source INSEE Bretagne - Octant Analyse n° 12 – déplacements et conditions de vie).

* N.B : addition des flux d'actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence et travaillant sur les communes de Saint-Malo et de Rennes. Les flux inférieurs à 100 U ne sont pas comptabilisés par l'INSEE.



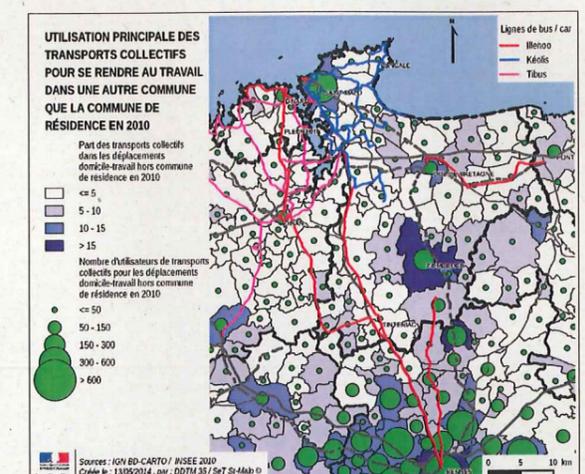
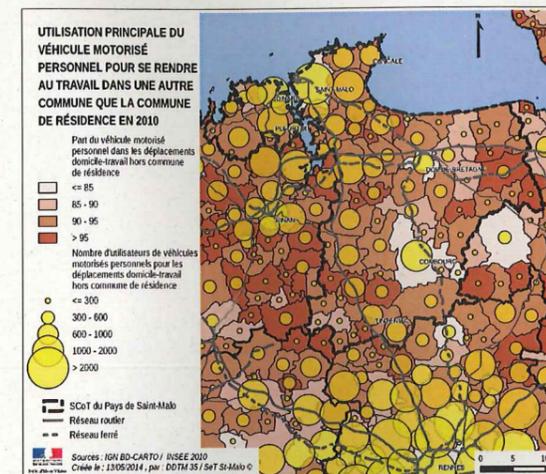
Le déplacement automobile - un modèle toujours dominant:

En 2010, le Pays de Saint-Malo compte près de 80 % d'actifs utilisant principalement leur véhicule personnel pour se rendre au travail. Lorsque le lieu de travail est en dehors de la commune de résidence, ce taux atteint 91 %.

Malgré une offre de transports collectifs présente dans les secteurs les plus urbanisés (CA de St-Malo et CC Côte d'Emeraude), des lignes de cars (Illeneo) et de train, le mode de transport collectif reste très en retrait : seul 4 % des actifs utilisent principalement les transports collectifs ; ce taux évolue peu dans les secteurs les mieux desservis (à titre d'exemple, 4,5 % dans la C.A de Saint-Malo).

Il faut néanmoins souligner le succès émergent du moyen de transport ferré, qui influence nettement l'utilisation des transports collectifs sur Combourg, et dans une moindre mesure sur Dol de Bretagne.

Ces deux gares viennent en effet d'être modernisées, et proposent une offre de service attractive (stationnement V.L., intermodalité...).



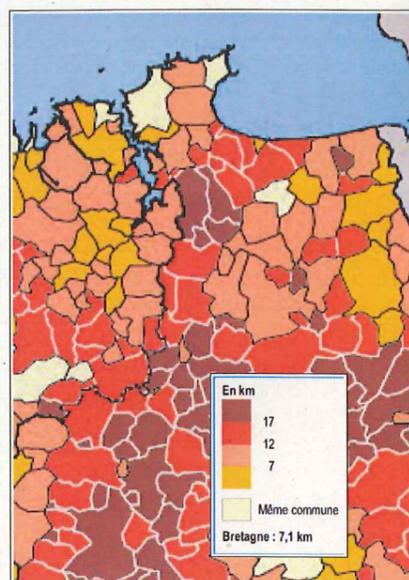
Les volumes de véhicules personnels utilisés doivent permettre d'optimiser ce mode de transport en luttant contre l'usage de la voiture solo à l'échelle du Pays et pour les déplacements courts.

Le franchissement de l'estuaire de La Rance - des difficultés à prendre en compte:

La Rance est franchissable au nord, entre les Villes de Saint-Malo et Dinard, via le barrage de La Rance, et au sud, par le pont Chateaubriand qui porte la RN 176. Ces ouvrages supportent respectivement des trafics moyens journaliers de 32.000 et 19.000 V/j ; leurs fréquentation se caractérisent par de fortes variations saisonnières, liées à l'activité touristique, donnant lieu très souvent à des saturations en période estivale (de mai à octobre).

Sur le barrage de La Rance, le rythme horaire d'ouverture de l'écluse augmentent considérablement ces difficultés, occasionnant des temps de passage de barrage pouvant aller jusqu'à deux heures.

Environ 2000 actifs résidant en rive gauche (CdC de la Côte d'Emeraude) se dirigent quotidiennement vers le pôle d'emploi de Saint-Malo, et sont potentiellement perturbés par ces difficultés de franchissements.



Annexe n° 2 – SCOT DE SAINT-MALO - Avis du service territorial de l'architecture et du patrimoine du 18 juin 2014

SCOT DE SAINT MALO
avis du service territorial de l'architecture et du patrimoine
du 18 JUIN 2014

Rappel réglementaire

Depuis l'approbation du schéma de cohérence territoriale en 2007, le code de l'urbanisme a fait l'objet de modifications et de précisions qu'il conviendra de prendre en compte, en particulier en matière de :

- qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville (article L121-1 1° c) 1°bis du code de l'urbanisme);
- de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti (article L122-1-9 du code de l'urbanisme) ;
- des politiques publiques de développement touristique et culturel, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques (article L122-1-3 du code de l'urbanisme) ;
- de restructuration des espaces urbanisés et de revitalisation des centres urbains et ruraux.

Le projet devra également s'appuyer, conformément à l'article L122-3 du code de l'urbanisme, sur une analyse des résultats de l'application du schéma de cohérence territoriale portant, pour partie, sur :

- la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti ;
- la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé.

Enfin, conformément aux dispositions de l'article L122-1-12 du code de l'urbanisme, le schéma de cohérence territoriale devra être compatible avec les directives de protection et de mise en valeur des paysages.

Le projet, dans ses réflexions et décisions, abordera :

- la politique culturelle de l'architecture et du cadre de vie en région énoncée par Madame la ministre de la culture et de la communication par circulaire du 10 juillet 2013 ;
- l'ensemble des dispositifs existants de protection et de mise en valeur du patrimoine bâti et paysager (MH, abords et PPM, AVAP et ZPPAUP, sites classés et inscrits, secteurs sauvegardés) ;
- la suppression, par la loi Brotte du 15 avril 2013, des zones de développement éolien ;
- la modification du périmètre du schéma de cohérence territoriale et la prise en compte des nouvelles communes dans le projet d'aménagement durable et dans le document d'orientation et d'objectifs.

Enjeux culturels et patrimoniaux de l'Etat

Le pays de Saint Malo est constitué de paysages patrimoniaux variés qui constituent sa richesse et son attrait culturel et touristique.

Ces paysages furent façonnés par l'histoire, les hommes et les usages.

Deux grands secteurs peuvent être étudiés :

- Le secteur littoral, maritime et fluvial ;
- Le secteur d'arrière pays et de bocage.

Seront abordés, pour chaque secteur leur intérêt historique, architectural et paysager. Les problématiques et constats de chacun des secteurs détermineront les enjeux culturels de l'Etat dans le pays de Saint Malo.

Le secteur littoral, maritime et fluvial

Il constitue l'un des attraits majeurs de l'Ille et Vilaine et représente, pour le visiteur, l'image de la Bretagne et de sa relation forte avec la mer.

Cinq sous-secteurs qui se côtoient, s'entremêlent et se distinguent peuvent être délimités :

- La baie du Mont Saint Michel, les marais et les polders ;
- Le massif dit de « Saint Broladre » et ses contreforts sur la baie ;
- Le Clos Poulet ;
- La côte d'Émeraude de Dinard à Saint Briac ;
- La Rance.

La Baie du Mont Saint Michel

La création de la première digue, au 11ème siècle, de la pointe du château Richeux à Cherrueix et l'apparition progressive des marais blancs puis des marais noirs, au sud, par assèchement et le prolongement de cette digue, au 17ème et 18ème siècle, à l'Est créant les polders ont créés le paysage de la baie du Mont Saint Michel construit par l'homme et par les usages. Cet élément générateur du site majeur d'intérêt mondial devrait faire l'objet d'une protection adaptée assurant sa conservation et sa mise en valeur.

L'histoire de ce lieu et les usages ont construit un bâti particulier qui renforce l'identité de la baie du Mont Saint Michel. Les villages des îles de Lillemer et du Mont dol, les villages-rue du bord de mer le long de la digue de la Duchesse Anne, les fermes des polders ou des marais et les moulins sont autant de constructions patrimoniales et d'organisations urbaines ou rurales qu'il convient de préserver.

La future protection de la baie du Mont Saint Michel et le projet de périmètre de protection du Mont pourront apporter une réponse partielle que les documents d'urbanismes devront conforter par des règles assurant cette préservation.

Le schéma de cohérence territorial devra, affirmer la préservation du patrimoine bâti et des paysages bâtis ou non bâtis constituant l'identité de la baie.

Une réflexion et des orientations seront formulées sur les extensions possibles et les coupures d'urbanisation.

Le SCOT intégrera les divers usages et leurs relations ou leurs voisinages.

Des objectifs en matière de mise en valeur de ce patrimoine, de tourisme seront définis.

En raison des qualités de la baie et pour une cohérence d'ensemble sera favorisé l'élaboration de PLU inter communaux.

Le massif dit de « Saint Broladre » et ses contreforts sur la baie

Ce massif, largement boisé, constitue la fermeture de la baie du Mont Saint Michel et contraste avec la platitude des marais et des polders.

Si les bourgs, dans leur majorité, se sont implantés sur la crête, une urbanisation en pied du massif existe sous la forme de hameaux.

Cette urbanisation participe pleinement à l'attrait du site remarquable le long de la RD797 et de la RD80. Afin de ne pas nuire à la perception de vues qualitatives vers les polders ou vers le Mont Saint Michel pour conserver la relation entre ces hameaux et les polders, La constructibilité sera très fortement réduite voire interdite. Toute extension sera interdite et la construction en dent creuse sera limitée.

Un ou des PLU inter communaux permettraient, à l'instar de la baie, d'apporter une cohérence de l'ensemble.

Le Clos Poulet

Cette région a une relation historique privilégiée entre la terre et la mer.

Les fortifications de Saint Malo et de Chateaufort d'Ille et Vilaine et du Fort de Saint Père Marc en Poulet ainsi que les corps de garde le long du sentier douanier démontrent l'intérêt militaire du lieu.

Le grand nombre de Malouinières, les ports sont les indicateurs de l'importance économique maritime ancienne et actuelle et constituent des éléments historiques et patrimoniaux à prendre en compte.

Par ailleurs, on constate sur ce secteur une forte pression foncière qui ne doit pas nuire aux paysages emblématiques. Ainsi seront préservées les coupures d'urbanisation et le schéma de cohérence territorial privilégiera la densification des agglomérations et la requalification des zones urbaines. Cette réflexion portera sur les lotissements existants mangeurs d'espace et sur l'opportunité, par l'élaboration de zones d'aménagement concerté, de recréer des paysages urbains à forte densité.

La côte d'émeraude de Dinard à Saint Briac

Ce secteur a subi, par son attractivité touristique, une urbanité balnéaire importante qui a investi les terres agricoles, et réduit ou détruit les coupures d'urbanisation.

Si ces villégiatures anciennes constituent l'identité des villes de Dinard, Saint Lunaire ou Saint Briac par exemple, une réflexion doit être portée sur le devenir de l'agriculture, sur les terrains agricoles cernés par l'urbanisation et leur état de friche agricole, sur l'absence d'extension urbaine possible aujourd'hui ou demain.

Le SCOT devra avoir une projection sur l'avenir pour l'accueil de nouveaux habitants sans extensions urbaines et dans le respect de la préservation du patrimoine bâti ou non bâti qui constitue l'identité forte de ce secteur et l'intérêt économique lié au tourisme.

Le SCOT devra également apporter des orientations pour la requalification des zones artisanales qui dénotent dans le paysage et nuisent à cet intérêt touristique et à l'image véhiculée.

La Rance

L'intérêt historique, patrimonial, paysager et touristique de la Rance est reconnu et doit être préservé et mis en valeur.

Un projet de parc régional est à l'étude.

Le schéma de cohérence territoriale devra étudier les paysages bâtis et non bâtis qui constituent leur intérêt et orienter les extensions urbaines dans la conservation de ces qualités.

Ce secteur et son intérêt est lié à l'usage maritime de ce fleuve.

Ainsi, les moulins à marée devront être préservés et restaurés.

Les chantiers navals sont également des éléments forts du patrimoine et leur existence doit être confortée.

L'occupation du domaine maritime et sa gestion pose toutefois problème. Seule une gestion globale permettra une cohérence d'ensemble et la préservation du site.

Le SCOT devra affirmer cette gestion d'ensemble qui pourra avantageusement être étendue aux parties terrestres. Il sera privilégié l'élaboration de PLU inter communaux qui permettront de répondre à l'intérêt de chaque collectivité dans un projet d'ensemble. Enfin, le paysage naturel ou rural perçu depuis le fleuve devra être préservé de toute nouvelle construction et interdira toute extension de hameaux ou de villages, même limitée.

Le secteur d'arrière pays et de Bocage

Le secteur d'arrière pays du bassin de Pleine Fougères et du bassin de Combourg, entre le massif de Saint Pierre de Plesguen et la ligne de partage des eaux des collines de Bécherel à Hédé, constitue un paysage vallonné de bocage dont le caractère rural est ponctué de quelques agglomérations situées en promontoire ou à flanc de coteaux. Ce secteur est coupé par le canal d'Ille et Rance élément patrimonial de très grand intérêt qui forge le paysage et qui se doit d'être préservé par une protection adaptée.

Le contraste du doux vallonnement du bassin de Combourg et de l'émergence rocheuse des collines de Bécherel n'est pas sans rappeler le contraste des polders de la baie et du massif de Saint Broladre bien que présentant deux caractères distincts, l'un maritime et l'autre de bocage.

L'intérêt emblématique de ce paysage doit être reconnu et préservé par le SCOT.

L'intérêt militaire de cet arrière pays s'affirme par ses villes fortifiées, Dol de Bretagne par exemple, et ses châteaux forts et en particulier les châteaux des collines de Bécherel jusqu'à Hédé et des marches de Bretagne, château de Combourg et château de la Roche Monbourcher à Cuguen, sans oublier le château de Châteauneuf d'Ille et Vilaine et la fortification de Vauban à Saint Père, ouvrages militaires construits à la rencontre des marais de la baie et de la Rance maritime, du Clos Poulet et du bassin de Pleine Fougères.

Par ailleurs, deux grands axes touristiques, l'axe Pontorson-Dinan et l'axe Rennes-Saint Malo, traversent le Pays d'Est en Ouest et du Nord au Sud et drainent les touristes mais aussi la circulation locale ordinaire. Leur intérêt économique et leur attraction pour la création de zones artisanales ne doit pas aller à l'encontre de l'image du pays et de son attractivité touristique et patrimoniale.

Le SCOT interdira toute perception depuis ces axes de nouvelles zones artisanales et recherchera les orientations à mettre en place pour la requalification et l'amélioration des zones existantes.

Pour conclure, Le SCOT devra :

En matière de paysages patrimoniaux

Étudier le caractère de chaque entité paysagère et ressortir les paysages emblématiques, de grand intérêt ou d'intérêt.

Proposer des règles de préservation des qualités reconnues notamment les coupures d'urbanisation et les dispositions relatives à la disparition des ZDE (Loi Brotte) pour garantir la préservation des paysages

En matière de constructions patrimoniales

Étudier un exemple de chaque catégorie et ressortir le caractère architectural urbain et historique

Demander aux documents d'urbanisme une étude exhaustive

Proposer des règles de préservation et/ou d'évolution du patrimoine

En matière d'extensions d'urbanisation

Étudier un exemple de chaque catégorie (bourg rural, Ville, bourg de pêcheurs, côte d'émeraude, zone artisanale actuelle et projetée etc)

Proposer des règles assurant la préservation de l'intérêt du pays d'un point de vue touristique, culturel historique et architectural et paysager

P/O le chef du service territorial
de l'architecture et du patrimoine
l'architecte des bâtiments de France
adjointe au chef de service


Christine BOULAY

