

## Contribution à la révision du Schéma de cohérence territoriale

Le Conseil de développement s'était fortement impliqué dans l'élaboration du SCOT. Conscient de l'importance d'un tel document, il s'est donc intéressé à la révision de celui-ci :

- mise en place d'un groupe de travail, qui a pu prendre connaissance et débattre des différents documents constitutifs du SCOT (diagnostic, projet d'aménagement et de développement durable, document d'orientations et d'objectifs.)
- désignation de 3 référents, qui ont contribué aux comités de pilotage mis en place par le Syndicat mixte du pays
- la réflexion sur le document d'aménagement commercial avait déjà fait l'objet d'une contribution, adoptée en plénière en juin 2011.

La présente contribution synthétise l'ensemble des éléments débattus par le Conseil de développement lors de ces différentes étapes, tout en se nourrissant des précédents travaux.

En préalable, le Conseil de développement partage les enjeux et orientations présentées dans le cadre du projet d'aménagement et de développement durable (PADD). Elles ont toutes leur pertinence pour l'avenir du territoire. Ainsi, au-delà d'un document d'urbanisme, le SCOT est l'occasion de repenser la structuration et le développement du territoire dans son ensemble. C'est pourquoi, un certain nombre des remarques et préconisations du Conseil de développement visent à accompagner les orientations définies dans le SCOT, en s'appuyant, au besoin, sur des outils complémentaires.

La contribution est présentée en fonction des 4 axes du projet d'aménagement et de développement durable :

- Accompagner le développement démographique du territoire et garantir une qualité de vie aux 225 000 habitants prévus en 2030
- Créer les conditions du développement économique valorisant les ressources du territoire
- Respecter les équilibres environnementaux du territoire
- Des outils et une gouvernance commune garantissant la mise en œuvre des orientations et des objectifs retenus

## 1) Accompagner le développement démographique du territoire et garantir une qualité de vie aux 225 000 habitants prévus en 2030

L'accueil de population est une réalité statistique, mais également un choix politique, qu'il convient d'assumer. Une politique d'accueil plus volontariste ou, à l'inverse, le choix de limiter le développement démographique, aurait pu être décidé.

Orientations PADD	Remarques et préconisations du Conseil de développement
<b>1. Confirmer le rôle des pôles comme éléments structurants du développement du territoire</b>	
Affirmer le <b>rôle central de la ville de Saint-Brieuc</b> et de son agglomération	<p>La structuration du territoire nécessite effectivement de s'appuyer sur un pôle urbain concentrant un certain nombre d'équipements, de services,...</p> <p>Afin de renforcer le rôle central de ce pôle, et de le relier avec l'ensemble du territoire, deux éléments sont incontournables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ La centralité autour de la gare, qui doit être renforcée dans le cadre du projet Bretagne à Grande Vitesse</li> <li>➤ l'organisation d'une desserte en étoile, de type tram-train, qui s'appuierait sur les infrastructures existantes. Ainsi, une desserte ferroviaire entre Quintin et le port du Légué permettrait de relier le pôle urbain, le littoral, et les pôles ruraux du secteur ouest. Au sein de l'agglomération, cette ligne permettrait également la desserte d'un certain nombre de lieux stratégiques du territoire : port du Légué, université, Beaufeuillage, Zoopôle, Châtelets... <p>Par ailleurs, la création de nouvelles haltes ferroviaires entre Lamballe et Guingamp permettrait également de structurer le territoire autour de la ville centre, tout en assurant des dessertes stratégiques, et en organisant l'urbanisation autour de points de mobilités.</p> <p>Une telle organisation permettrait donc de répondre à plusieurs des objectifs du PADD :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- confirmer le rôle des pôles comme éléments structurant du développement du territoire,</li> <li>- affirmer le rôle central de Saint-Brieuc,</li> <li>- réorganiser les mobilités dans une logique de développement durable.</li> </ul> </li></ul>
<b>2. Répondre aux besoins en logements des résidents et nouveaux arrivants</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'orientation demandant aux collectivités d'anticiper l'arrivée des nouvelles populations, en fonction de leur capacité de traitement épuratoires est tout à fait intéressante, car elle contribue à une plus grande cohérence entre les politiques.</li> <li>- Les services et le cadre de vie contribuent également à l'accueil de populations variées ; la présence d'espaces verts de proximité en milieu urbain peut par exemple inviter des familles à s'installer. Ce qui n'est pas négligeable dans un contexte de vieillissement de la population.</li> <li>- Il est nécessaire, pour les collectivités, de disposer d'un outil, de type observatoire, qui pourrait les accompagner dans la définition de leurs besoins en logements (taille, type,...) ; le contrat de pays ne pourrait-il pas être utilisé pour financer un tel outil ?</li> </ul>

<p><b>3. Promouvoir de nouvelles formes urbaines et résidentielles économes en espace</b></p>	<p>Le Conseil de développement souscrit pleinement à cette ambition. Il insiste toutefois sur la nécessité d'apprendre à adapter les formes urbaines à une densité plus grande : <u>il ne s'agit pas de construire à l'identique, en plus dense, mais bien de penser la densité avec de nouvelles formes urbaines.</u> Le risque sans ça, est de construire des espaces sans qualités urbaine ni architecturale.</p> <p>Un certain nombre de politiques plus ou moins périphériques nécessitent, dans le cadre d'une densification de l'urbanisation, d'être prises en compte avec attention : gestion des déchets et mise en œuvre du tri sélectif, mobilité et stationnement, traitement des eaux usées,...</p> <p>Par ailleurs, comme indiqué dans l'Agenda 21 de Saint-Brieuc Agglomération, il apparaît pertinent de sensibiliser, informer la population de l'importance d'économiser l'espace. A quoi sert de construire dense, si la population refuse d'y habiter ? La mise en œuvre du SCOT doit donc s'accompagner d'information et de concertation avec la population.</p>
<p>Affirmer le renouvellement urbain comme mode de développement prioritaire</p>	<p>Comme indiqué dans le SCOT, il est nécessaire de travailler sur une enveloppe urbaine de référence, et d'identifier les friches et « dents creuses » qui doivent être densifiées en priorité.</p>
<p>Favoriser un urbanisme durable et respectueux du site</p>	<p>Le SCOT devrait demander aux documents d'urbanisme d'inscrire, en préambule, le nécessaire développement d'un urbanisme durable (promotion d'éco-quartier, éco-zone d'activités, HQE, constructions passives,...)</p>
<p><b>4. Réorganiser les mobilités dans une logique de développement durable</b></p>	<p>Le SCOT pourrait préconiser de s'appuyer, pour mettre en œuvre cette orientation à la hauteur des enjeux, sur d'autres dispositifs financiers (contrat de pays par exemple). En effet, dans sa contribution intermédiaire « le pays de Saint-Brieuc en 2020 », le Conseil de développement a identifié comme étant prioritaire pour le territoire l'accès de tous à une mobilité durable. Celle-ci doit s'appuyer sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une structuration de l'offre, en s'appuyant notamment sur les infrastructures existantes</li> <li>- une prise en compte <u>en amont</u> des projets d'équipements ou d'aménagement,</li> <li>- <u>une complémentarité croissante entre les divers modes de déplacements</u> (aires de mobilité multifonctionnelles, accompagnement de la mobilité des salariés via des plans de déplacements, voire de services inter-entreprises qui doivent structurer la mobilité, mais peuvent également être l'occasion de repenser les services proposés aux salariés sur leur lieu de travail)</li> <li>- une réflexion sur la tarification, qui devrait être modulée en fonction des revenus</li> </ul>

	<p>- l'organisation des non-déplacements, pour les travailleurs, comme pour l'accès à un certain nombre de services (télétravail, visio-services,...)</p> <p>La déclinaison des orientations du SCOT permet de répondre à ces enjeux, il est donc nécessaire d'accompagner leur mise en œuvre.</p>
Organiser déplacements et services selon la logique des pôles	<p>La desserte en étoile proposée dans l'orientation 1 permet de répondre à cet enjeu.</p> <p>Par ailleurs, comme indiqué dans les précédentes contributions du Conseil de développement, les zonages fonctionnels tendent à concentrer les emplois, plus ou moins loin des zones d'habitations, ce qui entraîne nécessairement une hausse des besoins en déplacement. Le SCOT devrait donc inviter à dépasser les zonages fonctionnels (habitat – tertiaire)</p>
En se basant sur des points de mobilité et en encourageant l'intermodalité	<p>La création de nouvelles haltes ferroviaires proposée dans l'orientation 1 permet de répondre à cet enjeu.</p> <p><u>Pour développer l'intermodalité, il est nécessaire de mettre en place des aires de mobilité dans les principales intersections routières et ferroviaires.</u> Ces aires pourraient offrir de multiples services tels que aires de covoiturage, desserte en transport en commun, sentiers piétonniers et cyclables, parkings protégés pour les vélos, voitures, avec ou sans permis, en libre service ou en location, bornes interactives pour accéder aux informations relatives aux transports,...</p> <p>Les petites et moyennes entreprises étant majoritaires sur le territoire, il semblerait intéressant de faciliter les plans de déplacements inter-entreprises, par zone d'activité. Cela pourrait également être l'occasion de proposer aux usagers des zones d'activités d'accéder à certains services mutualisés : crèche, services publics non dématérialisables, point de livraison de produits agricoles locaux,...</p> <p>Le SCOT pourrait inviter à une réflexion sur les parkings, et aires de stationnement qui sont par définition consommateurs d'espaces ; cela, notamment dans les zones d'activités et commerciales. Des parkings mutualisés pourraient-ils se développer ? Pourrait-on imaginer le développement de parkings en herbe, pour limiter l'imperméabilisation des sols ?</p>
S'inscrire dans une démarche départementale et régionale d'accès au très haut débit	<p>Le SCOT pourrait préconiser, dans la mesure où il prend en compte les stratégies visant à équiper le territoire en très haut débit, d'organiser des services, une économie, autour de ces infrastructures : interrogation sur le pourquoi des déplacements, pour envisager le développement de services numériques innovants, permettant de penser la mobilité différemment.</p>

## 2) Créer les conditions du développement économique valorisant les ressources du territoire

En préambule de cet axe, le Conseil de développement rappelle l'importance du développement économique pour le territoire, ce qui est d'autant plus vrai dans le contexte de crise actuelle. Le développement économique et du nombre d'emplois sur le territoire, est également une des conditions pour l'accueil de nouvelles populations.

L'évolution de l'économie est en marche : on ne travaillera pas demain comme on travaille aujourd'hui, et les emplois, tout comme les modalités de développement économique évoluent. Ainsi, comme indiqué dans sa contribution sur « le pays de Saint-Brieuc en 2020 », « *le développement économique local passera donc avant tout par l'anticipation des emplois de demain, le développement de l'innovation (sociale et technologique), l'accroissement des liens entre acteurs du territoire.* » Le SCOT devrait tenir compte de ces évolutions, pour ne pas cantonner le développement économique aux seules modalités d'urbanisation ou de développement des zones d'activités.

Ainsi, la tertiarisation de l'économie, la hausse de la taille des entreprises artisanales et agricoles, le développement de l'auto-entrepreneuriat et du salariat à temps partiel, le développement du télétravail,... entraînent des évolutions en termes de besoins en locaux d'activités qui doit être anticipée.

Orientations PADD	Remarques et préconisations du Conseil de développement
<b>1. Revitaliser la fonction économique des centres-bourgs et centres-villes</b>	Cette orientation est effectivement nécessaire, dans la mesure où elle permet de renforcer les centralités, et de structurer le territoire.
Mobiliser, à cette fin, le foncier disponible dans les espaces existants au sein de l'enveloppe urbaine	Comme pour l'habitat, le Conseil de développement souscrit pleinement à cette orientation.
Utiliser toutes les potentialités de renouvellement urbain et de reconquête des locaux vacants et friches (industrielles, artisanales, commerciales)	Il semble qu'un certain nombre de zones d'activités soient sous utilisées (locaux vacants, friches...). Il serait intéressant de se pencher sur les disponibilités existantes, pour évaluer le plus justement possible les besoins nouveaux.
<b>2. Permettre l'accueil et le développement des entreprises sur des zones d'activités qualitatives et économes en espace</b>	<p><u>La qualité des zones d'activités (commerciales ou non) est nécessaire, car c'est une condition du maintien de leur attractivité.</u> Le SCOT devrait faciliter ou inciter à l'expérimentation « d'éco-zones d'activités », qui soient équipées (transport, très haut débit, zones de déballage pour les déchets...), économes en énergies, accessibles, avec des parkings mutualisés et en herbe...</p> <p>Une réflexion sur l'animation de ces espaces est nécessaire, en complément des aménagements « durs ». (cf. proposition visant à inciter les plans de déplacements ou de services inter-entreprises)</p> <p>Enfin, la proposition visant à réaliser un inventaire qualitatif des zones d'activités (niveau d'équipement, capacité par rapport à l'assainissement et à</p>

	l'imperméabilisation des sols, prise en compte des déchets,...) est tout à fait intéressante.
Se fonder sur une localisation privilégiée des espaces d'activités	<p>Le principe de ceinture verte au sud de la rocade d'agglomération qui était prévue dans le précédent SCOT reste intéressant, pour éviter de voir se développer de nouvelles zones d'activités le long de cet axe.</p> <p>Comme indiqué dans la contribution du Conseil de développement au document d'aménagement commercial, il est effectivement nécessaire de localiser les espaces d'activités et leurs modalités d'aménagement et éventuellement d'agrandissement, à l'échelle du pays, dans une logique d'économie du foncier, de cohérence et de solidarité.</p> <p>Par ailleurs, il est regrettable que les petites unités commerciales ne soient pas soumises à passage devant la CDAC, ce qui permettrait une plus grande cohérence et transparence en matière d'implantation commerciale. C'est pourquoi, la recommandation visant à recourir systématiquement, pour une commune de moins de 20000 habitants, à saisir la CDAC pour des implantations de 300 à 1000 m<sup>2</sup> est très intéressante.</p>
<b>3. Assurer le maintien de la fonction productive agricole du territoire</b>	
Permettre la diversification économique au sein des exploitations agricoles	A l'instar de la proposition de la commission Energie du pays de Saint-Brieuc, le Conseil de développement souligne que les exploitants agricoles peuvent être producteurs d'énergie ; pourquoi ne pas prévoir des secteurs pour développer la méthanisation sur certaines exploitations agricoles ?
<b>4. Valoriser la fonction économique de l'espace maritime et littoral tout en assurant sa préservation</b>	
Permettre le développement portuaire (pêche, plaisance, marchandises)	<p>Le Conseil de développement rappelle que le développement portuaire se fait en étroite articulation avec les infrastructures terrestres ; le SCOT devrait donc rappeler l'importance de la desserte du Légué, en utilisant notamment la voie ferroviaire.</p> <p>Par ailleurs, le développement de la plaisance devrait également être prévu dans le SCOT, avec une réflexion à mener sur le stockage à terre des bateaux.</p>

### 3) Respecter les équilibres environnementaux du territoire

Orientations PADD	Remarques et préconisations du Conseil de développement
<b>1. Préserver les richesses écologiques du territoire</b>	
Favoriser les continuités écologiques en garantissant leur fonctionnalité	La trame verte et bleue est présente en milieu rural comme urbain. Dans ce dernier, la « nature en ville » joue ou peut jouer des rôles multiples : maintien de la biodiversité certes, mais également rôle récréatif de proximité pour les populations, contribution à la baisse des ordures ménagères résiduelles par le développement du compostage en milieu urbain. Les intérêts de constituer un réseau dense d'espaces verts de proximité plurifonctionnels sont multiples et devraient apparaître dans le SCOT.
Garantir la plurifonctionnalité de la trame verte et bleue	L'ambition, pour les trames vertes et bleues, doit être leur maintien, mais également le rétablissement des liaisons qui ont été rompues du fait de l'activité humaine.  Enfin, pour assurer la cohérence des itinéraires, la trame verte et bleue doit, a minima, faire l'objet d'une approche intercommunale.
<b>2. Respecter l'identité paysagère du territoire</b>	
<b>4. Promouvoir une exploitation durable des ressources</b>	
limiter les impacts des besoins en énergie	Les nombreuses orientations et recommandations relatives aux économies d'énergie méritent d'être rappelées dans cette partie.
<b>5. Limiter la vulnérabilité du territoire face aux risques</b>	
Tenir compte des nuisances sonores dans les projets d'aménagement	<p>Au-delà des nuisances sonores, le SCOT devrait soumettre l'installation ou l'extension d'activités économiques « polluantes » (carrières, stations d'épuration...) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la réalisation préalable d'une étude d'impact englobant toutes les nuisances possibles (bruit, odeur...) et tenant compte de la géographie locale (reliefs, vents dominants...),</li> <li>- suivie de la mise en place de toutes les mesures compensatoires nécessaires. Dans le cas où ces dernières ne pourraient pas être mises en œuvre, une distance minimale de séparation devrait être fixée, à partir de laquelle une interdiction réciproque de développer l'habitat ou les activités sera mise en œuvre.</li> </ul> <p>Dans tous les autres cas, les lieux de travail ne doivent plus être séparés des zones d'habitat, afin de favoriser une mixité des fonctions et tenter de limiter les déplacements.</p>



Adapter la collecte et le traitement des déchets	<p>Aménagement du territoire et gestion des déchets sont deux politiques qui sont encore pensées de façon séparées, alors que le Conseil de développement a pu mettre en avant qu'elles interagissent. Ainsi,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la densification et notamment les constructions mitoyennes permettent de réduire la quantité de matériaux de construction, et donc de déchets futurs</li> <li>- à l'inverse, la rénovation (démolition – reconstruction) entraîne une hausse considérable du volume de déchets qu'il convient d'anticiper</li> <li>- les plans locaux d'urbanisme pourraient préconiser l'utilisation de matériaux de construction plus facilement recyclables</li> <li>- comme indiqué en termes de plurifonctionnalité des trames vertes, les espaces verts peuvent être utiles pour développer le compostage en milieu urbain dense. Cette disposition est d'autant plus importante, que la mise en place de la redevance incitative se développe.</li> <li>- A la vue de ces interactions, il semble important que les instances chargées de l'organisation et de la planification de la gestion des déchets soient informés des orientations du SCOT.</li> </ul>
--	--

#### 4) Des outils et une gouvernance commune garantissant la mise en œuvre des orientations et des objectifs retenus

Orientations PADD	Remarques et préconisations du Conseil de développement
<b>1. Développer les coopérations territoriales pour accroître l'attractivité du pays</b>	En plus des coopérations avec les pays voisins, les liens avec le sud Bretagne pourraient être plus structurés.
<b>2. Assurer le suivi et la mise en œuvre du SCoT</b>	Le Conseil de développement souscrit pleinement à cette orientation. La mise en oeuvre du SCOT, les moyens dédiés à celle-ci doivent être évalués et précisés.
<b>3. Réfléchir à la mise en place d'outils communs pour mettre en œuvre les</b>	Les outils et dispositifs financiers doivent être utilisés pour accompagner et décliner le SCOT, dans les politiques d'urbanisme et de développement du territoire. Ainsi, le contrat de pays devrait prioritairement servir à financer des



<b>orientations du SCoT</b>	opérations et actions qui concourent à la mise en œuvre du SCOT.  Le SCOT fait référence ou transcrit des orientations qui entrent en cohérence avec un certain nombre d'autres politiques, régionales, départementales. Il serait ainsi intéressant d'indiquer la contribution du SCOT à ces orientations (stratégie pour le très haut débit, schéma régional climat air énergie, charte pour une gestion économe du foncier,...)
-----------------------------	--

Avril 2013,  
Le Conseil de développement.

