

**AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS DE SAINT-BRIEUC**  
**SUR LE PROJET DE DOCUMENT D'ORIENTATIONS GENERALES DU SCOT – VERSION 2**

**Préambule :**

Dès l'origine et tout au long de la démarche, le Conseil de Développement a toujours souhaité suivre l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale :

- une partie des membres a ainsi directement participé aux groupes de travail mis en place par le Syndicat Mixte,
- le personnel du Syndicat Mixte a régulièrement effectué un point d'étape en Bureau, comme en Plénière.

La prochaine validation du Document d'Orientations Générales du SCOT marquant la fin de cette démarche d'élaboration, les membres du Conseil de Développement ont unanimement souhaité rendre un avis officiel sur ce projet de DOG :

- 1) un premier débat organisé lors de l'Assemblée Générale extraordinaire du 23 octobre 2006 a débouché sur l'approbation unanime de plusieurs grands principes :
  - **la lutte contre l'étalement urbain** à l'aide de ceintures vertes et de coupures d'urbanisation
  - **la diversité des formes et types d'habitat** au service d'une mixité sociale et intergénérationnelle
  - **la gestion globale de l'eau** via la protection des zones humides et la lutte contre l'imperméabilisation
  - **des aménagements adaptés à tout type de déplacements** : transports publics, covoiturage...
  - **la promotion d'un urbanisme durable** intégrant énergies renouvelables & récupération des eaux de pluie
  - **la préservation de l'attractivité du littoral** tant d'un point de vue environnemental, qu'économique.
- 2) quatre groupes de travail thématiques ont ensuite été mis en place, pour analyser précisément les différentes propositions contenues dans ce document ;
- 3) l'ensemble des réflexions a permis de rédiger cet avis officiel qui a été une dernière fois débattu et validé, par les membres du Conseil de Développement, lors du Bureau du 4 décembre 2006.

Compte tenu du caractère provisoire des orientations proposées dans le projet de DOG – version 2, cet avis officiel du Conseil de Développement vise

- à souligner les propositions majeures à conserver identifiées [La proposition visant à ...](#)
- mais également à relever les éventuelles améliorations à apporter identifiées **Le SCOT devrait ...**

**D'un point de vue global,**

- Ce document est relativement peu explicite dans :
  - son organisation (parties redondantes),
  - son écriture (mélange de réglementations, principes, prescriptions et préconisations),
  - et ses propositions parfois contradictoires.

Afin que le DOG ne constitue pas une importante source de contentieux et que les orientations ne soient finalement définies par la jurisprudence,

**le SCOT devrait** être simplifié :

- par la recomposition voire la suppression de certaines parties,  
La partie Environnement pourrait notamment être restructurée afin de parvenir à une hiérarchie des orientations, par thème, et une hiérarchie des sous orientations, par degré de protection :
  - Espaces naturels (périmètres protégés, grands ensembles, nature ordinaire),
  - Eau (périmètres de protection, zones humides, vallées)...
- par une distinction visuelle des différents niveaux d'orientations (encadré, gras...),
- par l'analyse et les conseils d'un consultant juriste en urbanisme.

➤ Dans l'ensemble de ce document, le Pays de Saint-Brieuc est systématiquement présenté comme un territoire insulaire, déconnecté de tout environnement global.

**Le SCOT devrait** fournir les principaux points de repère des territoires adjacents et préciser les grands projets (infrastructures, zones d'activité...) et objectifs des politiques publiques limitrophes.

➤ Compte tenu des règles de compatibilité fixées par le Code de l'Urbanisme et des enjeux de développement auxquels devrait être confrontés le Pays de Saint-Brieuc,

**le SCOT devrait** inciter :

- l'ensemble des communes à se doter d'un document d'urbanisme, et plus particulièrement d'un Plan Local d'Urbanisme,
- l'ensemble des communautés à se doter d'un Plan Local d'Habitat.

Le Contrat de Pays 2006-2012 pourrait alors être mobilisé afin de cofinancer l'élaboration de ces études.

➤ Dans un Plan Local d'Urbanisme, les zones constructibles peuvent être classées en deux catégories :

- les zones à urbaniser réglementées (AUr) qui peuvent directement être ouvertes à l'urbanisation, après dépôt et obtention d'un permis de construire par le maître d'ouvrage ;
- les zones à urbaniser strictes (AUs) qui doivent préalablement faire l'objet d'une procédure de modification du Plan Local d'Urbanisme, afin d'être transformées en zones AUr. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** inciter l'ensemble des communes à préférer le zonage AUs au zonage AUr, afin de conserver une plus grande maîtrise de leur urbanisation.

Les communautés voire le Pays pourraient alors mutualiser leurs ressources afin de disposer d'une cellule interne permettant de suivre et de réaliser plus facilement ces ouvertures à l'urbanisation.

### **En matière d'urbanisation,**

➤ En application des principes généraux de l'urbanisme et afin de favoriser un développement durable du territoire, le SCOT introduit une véritable rupture en préférant la polarisation et la concentration, à la dispersion et l'étalement de l'urbanisation.

**Les propositions visant à**

- définir des secteurs d'urbanisation préférentiels,
- favoriser la densification de l'habitat et des activités,
- maintenir des ceintures vertes et des coupures d'urbanisation,
- ou privilégier la mixité des fonctions,

sont intéressantes car elles permettent de :

- préserver les espaces naturels et agricoles,
- limiter les déplacements en voiture individuelle,
- maintenir l'attractivité des centres des bourgs et des villes,
- rentabiliser le coût des équipements et services publics.

➤ En complément des mesures visant à contenir l'urbanisation,

**la proposition visant à** requalifier les projets de développement communaux ou intercommunaux au niveau des entrées de ville et des lisières urbaines est intéressante. Pour faciliter la mise en œuvre de cette méthodologie d'étude et de simulation,

**le SCOT devrait** prévoir que tous les documents d'urbanisme précisent à titre indicatif, un périmètre élargi correspondant aux limites à très long terme, de la zone urbanisée.

Dès lors que certains prolongements urbains existants atteindraient ces limites, les élus locaux pourraient alors adopter des règles d'urbanisme spécifiques (densité plus élevée, façade orientée vers la campagne...)

➤ Au niveau de l'agglomération briochine,

**la proposition visant à** instituer des limites claires à l'urbanisation et à l'extension du pôle urbain central est intéressante. Si la rocade d'agglomération semble constituer une bonne et nette délimitation pour le Sud de l'agglomération, le positionnement de cette ceinture verte semble par contre contradictoire avec les deux sites de transition prévus à l'Est et l'Ouest. Les communes de Plérin et d'Yffiniac ne sont-elles pas concernées ? C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** revoir et/ou préciser les limites Est et Ouest de la portion de l'agglomération briochine située au Nord de la RN 12.

➤ Actuellement, ces objectifs de polarisation et de concentration de l'urbanisation ne correspondent pas toujours aux aspirations des populations et acteurs locaux. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** assortir sa mise en oeuvre et celle de tous les documents d'urbanisme, à une importante concertation publique préalable, puis à des politiques de communication et de sensibilisation régulières.

➤ L'urbanisation se traduit généralement par une imperméabilisation des sols qui contribue notamment à accroître les risques de pollution et d'inondation. Parallèlement aux mesures curatives visant à contrôler les volumes et débits d'écoulement d'eaux pluviales,

**le SCOT devrait :**

- promouvoir l'élaboration de schémas de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du territoire du Pays, Le Contrat de Pays 2006-2012 pourrait alors être mobilisé afin de cofinancer l'élaboration de ces schémas.
- favoriser les mesures préventives ou compensatoires nécessaires, afin de privilégier les infiltrations directes (noues, enrobé perméable...), conserver des zones naturelles inondables ou prévoir la reconstitution de nouvelles zones humides lorsque leur destruction s'avère indispensable.

➤ Compte tenu des évolutions de notre société, les politiques d'urbanisme comme l'ensemble des politiques publiques devront progressivement intégrer les principes liés au développement durable (énergies renouvelables, récupération des eaux de pluie, transports « doux »...). A cet égard,

**la proposition visant à** promouvoir des projets urbains intégrant la Haute Qualité Environnementale (HQE) pour les bâtiments et l'Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU) est intéressante mais ne doit pas être limitée à certain secteurs particuliers. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** donner à ces mesures une portée générale et prévoir que tous les documents d'urbanisme les reprennent en préambule, comme des principes généraux souhaitables pour toute opération d'aménagement.

➤ Parallèlement et de la même manière,

**la proposition visant à** appliquer les mesures de concertation avec la population, prévues à l'article L 300.2 du Code de l'Urbanisme, est intéressante mais ne doit pas être limitée aux projets de mise en valeur des entrées de ville. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** élargir cette règle à toutes les opérations d'aménagement de plus d'1 ha, ou concernant des secteurs sensibles (espaces proches du rivage, centres historiques et/ou urbains...).

➤ *Comme indiqué en matière de déplacements,*

**le SCOT devrait** notamment rappeler en préambule, l'importance et la nécessité :

- de la prise en compte préalable des dessertes en transports publics,
- de la polarisation et la densification de l'urbanisation autour de ces dessertes,  
*Toute ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation pourrait alors être conditionnée à l'avis des différentes Autorités Organisatrices de Transport intervenant sur le territoire de la commune concernée.*

### **En matière d'habitat,**

➤ L'évaluation et la quantification des besoins en matière d'habitat constituent un outil indispensable à l'organisation du développement du territoire. C'est pourquoi,

**la proposition visant à** déterminer le nombre de logements à construire par type de territoire est intéressante. Faut-il pour autant s'appuyer sur les tendances passées pour définir les futures capacités de développement ? Les communes ayant connu une forte croissance ont-elles les moyens de poursuivre ce développement ? Celles qui n'étaient jusqu'alors pas attractives, ne peuvent-elles pas se développer à l'avenir ? C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** plutôt déterminer les besoins en logements à l'échelle du Pays, puis proposer une répartition de ces besoins, en fonction des capacités et volontés respectives des différents types de territoire.

**Le SCOT devrait** parallèlement :

- répartir ces objectifs quantitatifs entre les communautés qui constituent certainement de par leur rôle et leur compétence en matière de programmation de l'habitat, l'échelle de mise en oeuvre la plus appropriée. L'actuel tableau pourrait ainsi être remplacé par un tableau à double entrée (types de territoire / EPCI).

- préciser ces objectifs quantitatifs afin de distinguer ceux relevant de la construction neuve, ceux relevant de la démolition/reconstruction et ceux relevant de la réhabilitation,
- traduire ces objectifs quantitatifs en terme spatial : seule une évaluation du nombre d'hectares à consommer, permettra réellement de sensibiliser les acteurs et de favoriser la densification de l'habitat.
- définir des objectifs qualitatifs sur le type, la forme et la taille des logements, afin de favoriser une réelle mixité sociale et intergénérationnelle,

➤ Toutes ces propositions n'auront cependant aucun intérêt, si ces objectifs conservent leur caractère indicatif, et si le calendrier de mise en compatibilité reste fixé à l'échéance du SCOT. Si le délai de mise en compatibilité, fixé par le Code de l'Urbanisme à 3 ans, est jugé trop contraignant,

**le SCOT devrait** au minimum :

- prévoir un suivi annuel de ces objectifs, doublé d'une évaluation après 5 ans de mise en œuvre,
- prévoir afin de faciliter ce travail, que tous les documents d'urbanisme précisent leurs objectifs en terme d'accueil de nouvelles populations, de développement de nouveaux logements, de consommation de surfaces agricoles [...], ainsi que les critères et les modalités de calcul utilisés pour les déterminer.

➤ Au niveau de l'agglomération briochine,

la proposition visant à retenir les communes de Plérin et d'Yffiniac comme futures zones de développement de l'habitat est intéressante dans la mesure où ces deux communes sont d'ores et déjà incluses à l'intérieur d'un périmètre urbain clairement délimité (cf. proposition précédente).

➤ Au niveau de la façade maritime, la loi littoral est un atout pour le Pays de Saint-Brieuc, comme pour la Bretagne : l'urbanisation de la frange littorale doit être limitée afin de protéger les paysages littoraux et ainsi préserver l'attractivité touristique du territoire. A cet égard,

la proposition visant à retenir les communes rétro-littorales comme pôle préférentiel de développement de l'habitat est intéressante. Elle nécessite néanmoins de s'interroger sur l'articulation et la coordination de l'urbanisation aux différents points de jonction entre les stations littorales et les communes rétro-littorales. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** globalement préconiser l'élaboration de schémas d'urbanisme intercommunaux, voire inciter à un transfert de compétence en faveur des communautés.

**Le SCOT devrait** parallèlement rappeler la possibilité de densifier l'habitat au niveau des stations littorales (cf. proposition complémentaire en matière de préservation du patrimoine bâti).

➤ Au niveau du Sud du Pays de Saint-Brieuc,

la proposition visant à concentrer le développement de l'habitat sur quelques pôles relais est intéressante car elle tient compte des coûts et des difficultés grandissantes à développer ou maintenir des services publics (ADSL, assainissement, Poste...) sur l'ensemble du territoire. Elle interroge cependant sur la délimitation de ces pôles relais et le devenir de toutes les autres communes rurales. Sont-elles vouées à constituer des réserves naturelles ? C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** :

- globalement, plutôt s'appuyer sur les différentes zones urbaines (ensemble continu d'habitations distantes de moins de 200 mètres) que sur une liste de communes, pour répartir les besoins en logements. Une telle référence permettrait de tenir compte des zones urbaines s'étendant sur le périmètre de plusieurs communes, et de maîtriser le développement des bourgs situés dans la 1<sup>ère</sup> couronne de ces pôles relais.
- lier cette politique de polarisation et de concentration à la mise en place parallèle de services de transport de personnes particulièrement performants.

➤ A l'image de toute la Bretagne, l'habitat du Pays de Saint-Brieuc est traditionnellement éclaté et dispersé. Cette réalité historique semble désormais devoir évoluer pour répondre aux enjeux du développement durable. Compte tenu de la difficulté à poursuivre le développement de la myriade des points d'urbanisation existants,

la proposition visant à éviter l'extension anarchique des villages et hameaux est intéressante mais la définition d'un plafond d'extension, fixé à 30 % de l'existant, semble démesurée et contradictoire avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces agricoles et naturels. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** :

- prévoir que tous les documents d'urbanisme (hormis ceux concernés par la loi Littoral plus stricte) définissent la liste exhaustive des villages sur lesquels de nouveaux développements urbains sont envisagés.

- autoriser le développement de l'habitat dans les seuls villages ainsi définis,
- et permettre uniquement une densification des autres hameaux.

➤ Face au vieillissement de la population française, les pouvoirs publics n'auront jamais les moyens de créer suffisamment de structures d'accueil spécialisées. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** prendre en compte le maintien à domicile en favorisant dans les bourgs :

- le développement de logements adaptés aux personnes âgées,
- la réhabilitation de tous les bâtiments abandonnés au sein des bourgs,
- le maintien des commerces et services de 1<sup>ère</sup> nécessité dans toutes les communes du Pays.

➤ Parallèlement, chacune des communes du Pays doit chercher à diversifier son habitat afin de diversifier sa population. Le logement locatif public n'est pas synonyme d'exclusion et de pauvreté. Dans nombre de territoires soumis à une forte pression foncière, il permet avant tout aux jeunes ménages de rester et de résider sur leur commune d'origine. C'est en quelque sorte, l'étape intermédiaire mais néanmoins indispensable, entre le départ du logement parental et l'accession à la propriété. A ce titre, le logement locatif public est sans doute le plus à même de « rentabiliser » les équipements publics comme les écoles. C'est pourquoi,

[la proposition visant à développer le logement social](#) est intéressante.

**Le SCOT devrait** en complément, inciter les communes à rééquilibrer les caractéristiques actuelles du parc locatif : offre privée plutôt orientée vers des petits logements, et offre publique majoritairement constituée de grands logements.

➤ Qu'il s'agisse du patrimoine bâti des stations littorales, des principales villes historiques, ou des bourgs ruraux du Pays,

**le SCOT devrait :**

- promouvoir l'élaboration de Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, afin de préserver le patrimoine bâti existant,  
Le Contrat de Pays 2006-2012 pourrait alors être mobilisé afin de cofinancer l'élaboration des études de ZPPAUP.
- pallier l'absence de ZPPAUP, par la définition de mesures très strictes visant à assurer l'inventaire, la sauvegarde, la protection et la valorisation du patrimoine bâti existant, remarquable par son ancienneté, sa qualité architecturale, sa rareté ou à l'inverse, son caractère répétitif.
- subordonner les aménagements et rénovations du patrimoine ainsi identifié, au respect de l'esprit des dispositions d'origine,
- prescrire une insertion harmonieuse des constructions nouvelles à ses abords, en limitant notamment les opérations de construction en fonction de la hauteur, de la volumétrie, et de la densité des constructions voisines.

➤ Durant de nombreuses années, les villes centres ont vu leur population diminuer au profit des communes périphériques. En application des principes généraux de l'urbanisme et afin de favoriser un développement durable du territoire,

**Le SCOT devrait** prévoir que tous les documents d'urbanisme :

- fixent expressément des hauteurs de construction et densités d'habitation minimums, à toutes nouvelles constructions localisées dans les zones ou secteurs centraux des villes et communes du Pays,
- protègent de manière stricte, toute démolition, condamnation ou obstruction des voies d'accès aux étages des immeubles.

➤ *Comme indiqué en matière de déplacements,*

**le SCOT devrait** veiller à fixer des objectifs quantitatifs de développement de l'habitat, qui permettent aux petites communes rurales, d'atteindre un seuil de population suffisant à la survie des services et commerces de 1<sup>ère</sup> nécessité.

## **En matière d'environnement,**

➤ Globalement, la préservation de l'environnement passe principalement par la maîtrise du développement et de l'urbanisation. Afin de rééquilibrer les objectifs et de ne pas faire apparaître l'environnement comme la variable d'ajustement,

**le SCOT devrait** rappeler toutes les mesures présentées dans les autres parties (constructibilité limitée du littoral, densification de l'habitat, coupures d'urbanisation...)

➤ Les sites ayant une valeur écologique majeure ont été répertoriés et listés.

La proposition visant à développer des zones tampons entre ces sites et les zones d'urbanisation est intéressante.

La proposition visant à reprendre « les protections édictées au titre des dispositifs et réglementations correspondantes » interroge sur la plus-value du SCOT, et l'intérêt de reprendre cette liste de sites d'ores et déjà protégés au titre de nombreux dispositifs.

**Le SCOT devrait** renforcer la préservation des sites naturels d'intérêt, dont les dispositifs ne comprennent pas de mesures de protection particulières (ZNIEFF, ZICO...), en limitant leur urbanisation à l'aide de mesures semblables à celles des espaces proches du rivage.

➤ Au-delà de l'ensemble des espaces naturels remarquables, le Pays de Saint-Brieuc dispose d'ensembles naturels ou semi-naturels plus communs (col de Lanfains) qui participent néanmoins à structurer l'organisation du territoire.

**Le SCOT devrait** identifier et localiser schématiquement ces grands ensembles naturels ou semi-naturels.

➤ A l'échelle d'un territoire, les linéaires de haies peuvent avoir plusieurs rôles :

- constituer le principal motif des paysages bocagers,
- contrer les phénomènes d'érosion en piégeant les alluvions,
- favoriser la biodiversité des milieux,
- faciliter la circulation de la faune,
- fournir de la matière première à la filière bois-énergie,
- accroître les capacités épuratoires des sols. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** renforcer la préservation des haies, par une stricte obligation de classement en Espaces Boisés Classés, de tous les linéaires reconnus pour l'un des rôles précités.

Un observatoire pourrait alors être mis en place afin de suivre l'évolution des haies protégées ou replantées à l'aide des différents programmes d'action existants.

➤ *Comme indiqué d'un point de vue global,*

**le SCOT devrait** être simplifié par la restructuration de la partie Environnement afin de parvenir à une hiérarchie des orientations, par thème, et une hiérarchie des sous orientations, par degré de protection :

- *Espaces naturels (périmètres protégés, grands ensembles, nature ordinaire),*
- *Eau (périmètres de protection, zones humides, vallées)...*

➤ *Comme indiqué en matière d'urbanisation,*

**le SCOT devrait :**

- *promouvoir l'élaboration de schémas de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble du territoire du Pays, Le Contrat de Pays 2006-2012 pourrait alors être mobilisé afin de cofinancer l'élaboration de ces schémas.*
- *favoriser les mesures préventives ou compensatoires nécessaires, afin de privilégier les infiltrations directes (noues, enrobé perméable...), conserver des zones naturelles inondables ou prévoir la reconstitution de nouvelles zones humides lorsque leur destruction s'avère indispensable.*

## **En matière d'économie,**

➤ Constituant le socle de développement d'un territoire, l'économie doit être sans cesse privilégiée, encouragée et soutenue. Compte tenu des objectifs et des impératifs du développement durable, cette liberté d'entreprendre ne doit cependant pas s'exercer au détriment de l'aménagement global du Pays de Saint-Brieuc. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** systématiquement s'attacher à définir et à préciser le cadre et l'environnement dans lesquels peuvent se développer les activités économiques.

A cet égard, il est rappelé que les orientations d'aménagement qui seront arrêtées à l'échelle du Pays de Saint-Brieuc, permettront désormais aux élus locaux, d'orienter la majorité des acteurs économiques vers des secteurs de développement préférentiels, sans risquer une mise en concurrence avec les communes voisines.

➤ Au regard des spécificités du tissu économique local, le territoire du Pays de Saint-Brieuc semble peu susceptible d'accueillir de nouvelles unités industrielles. A l'avenir, le marché de l'emploi devrait donc être majoritairement lié aux secteurs de l'artisanat et des services, dont le développement sera notamment alimenté par les besoins d'une population vieillissante. Au-delà des espaces d'activités de plus de 10 hectares et/ou de l'agglomération briochine,

**le SCOT devrait** prendre en compte cette diversité en précisant les conditions de développement :

- des autres secteurs économiques : artisanat, services, pêche, tourisme [..],
- des territoires ruraux et littoraux du Pays de Saint-Brieuc,
- des autres formes d'implantation (zones d'activités de proximité, cellules commerciales de centre-ville...)

➤ Au même titre que l'habitat, les activités économiques participent directement et fortement à l'étalement et à la dispersion de l'urbanisation. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** impérativement :

- préciser les conditions d'une plus grande polarisation et concentration des activités économiques,
- estimer la quantité d'espace nécessaire au développement économique futur : seule une évaluation du nombre d'hectares à consommer permettra réellement de sensibiliser les acteurs et de favoriser la densification des activités économiques.

➤ L'aménagement et le développement des zones d'activités se sont très fortement concentrés le long des grandes infrastructures routières. Ce mode de développement se traduit par une importante dégradation des paysages, ce qui pourrait à terme avoir des conséquences néfastes, sur l'attractivité touristique du territoire. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** :

- interdire l'étalement des zones d'activités le long des voies de circulation et favoriser les implantations en profondeur,
- réserver la proximité des grandes infrastructures de circulation, à l'implantation d'activités nécessitant une bonne accessibilité, tant en terme de livraison, que de fréquentation
- et identifier les principales coupures d'urbanisation à maintenir,

➤ Face à la pression liée au développement de l'habitat dans les zones littorales, de plus en plus de cellules commerciales sont transformées en habitations. Cette disparition entraîne une raréfaction de l'offre qui s'accompagne d'une hausse des prix des fonds de commerce. Les nouveaux commerçants n'ont alors pas d'autre choix que de s'implanter en périphérie. Ces phénomènes participent donc à déstructurer le tissu urbain et compliquent la mise en œuvre de certaines politiques publiques (développement de zones piétonnes, aménagement de parkings de proximité...). Le changement d'affectation d'un local commercial nécessitant une demande de permis,

**le SCOT devrait** au sein des documents d'urbanisme littoraux, privilégier la définition d'un périmètre à l'intérieur duquel toute transformation d'une cellule commerciale en habitation sera limitée voire proscrite.

➤ S'appuyant sur de nouveaux modes de vie et de consommation privilégiant le tout automobile et la rapidité, certaines activités commerciales de 1<sup>ère</sup> nécessité tendent à se développer le long des routes. Par définition, ce type de développement n'offre aucune alternative aux déplacements en voiture individuelle et contribue indirectement à la désertification des centres bourgs. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** privilégier l'implantation des activités commerciales de 1<sup>ère</sup> nécessité en continuité immédiate des zones urbanisées.

➤ Depuis de nombreuses années, les politiques publiques ont privilégié le développement de zones artisanales de proximité, au sein desquelles les professionnels ont été invités à s'implanter à l'aide de nombreuses aides publiques. Force est de constater aujourd'hui que nombre de ces petites zones n'ont pas connu le développement escompté et que l'implantation des artisans n'était pas toujours judicieuse.

D'un autre côté, les problèmes de transmission vont certainement déboucher sur une diminution du nombre, mais un accroissement de la taille, des entreprises artisanales. Ces modifications du tissu artisanal devraient se traduire

par l'abandon des anciens petits locaux d'activités, à proximité voire imbriqués au sein de l'habitation, et le développement d'unités artisanales plus grandes, nécessitant l'implantation au sein de zones artisanales adaptées. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** favoriser un maillage des différents EPCI par des zones artisanales répondant à ces différentes problématiques.

➤ Au niveau du littoral,

**le SCOT devrait** notamment :

- privilégier dans les espaces proches du rivage, les modes de déplacement doux,
- encadrer le développement des habitats légers de loisirs à proximité des coeurs de station,
- favoriser le développement et la connexion des différents sentiers de randonnées.

➤ L'activité agricole est une activité économique à part entière et doit être traitée comme telle. Au regard des principes généraux de l'urbanisme, la préservation des espaces agricoles ne doit néanmoins pas remettre en cause des opérations d'urbanisme qui répondraient à tous les enjeux du développement durable et des propositions présentes dans ce document (polarisation et concentration de l'urbanisation, desserte en transport public, mixité des fonctions..). C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** prévoir que seuls, les espaces agricoles ayant une valeur agronomique reconnue à l'échelle du Pays, ou représentant une surface agricole continue équivalente à la surface moyenne des exploitations locales, puissent impliquer l'annulation d'un projet d'urbanisme durable.

➤ Au vu de nombreux exemples tant historiques que contemporains (odeurs de la Cooperl, fumées des forges briochines, bruit autour de l'aéroport...), certaines activités économiques paraissent incompatibles avec la présence d'habitat. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** soumettre l'installation ou l'extension d'activités économiques « polluantes » (carrières, stations d'épuration...):

- 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...),
- 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.

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.

➤ *Comme indiqué en matière d'habitat,*

**le SCOT devrait** prendre en compte le maintien à domicile en favorisant dans les bourgs le maintien des commerces et services de 1<sup>ère</sup> nécessité dans toutes communes du Pays.

### **En matière de déplacements,**

➤ Le premier et meilleur outil pour limiter les déplacements en voiture individuelle, reste la manière dont sont préalablement conçus et pensés l'urbanisme en général, et les opérations d'aménagement en particulier. A cet égard,

**le SCOT devrait** notamment rappeler en préambule, l'importance et la nécessité :

- de la prise en compte préalable des dessertes en transports publics,
- de la polarisation et la densification de l'urbanisation autour de ces dessertes,
- de la recherche systématique d'une mixité des fonctions au sein des zones urbaines.

Toute ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation pourrait alors être conditionnée à l'avis des différentes Autorités Organisatrices de Transport intervenant sur le territoire de la commune concernée.

➤ Globalement, l'utilisation des transports publics est étroitement lié à :

- au coût. Le coût de réalisation et d'entretien des routes n'étant pas répercuté sur l'automobiliste, la voiture est encore aujourd'hui beaucoup moins cher que le train ;

- aux dessertes. En dehors des systèmes de transport à la demande briochins et lamballais, il n'existe pas sur le reste du territoire, d'offre régulière de transport public entre les communes, et encore moins à l'intérieur des communes.
- aux horaires. Au vu de l'offre existante sur certains équipements ou zones du territoire (Cinéland à Brézillet...), l'amplitude horaire des services de transport devrait être élargie afin de correspondre aux pratiques et usages des habitants et des salariés. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** inciter au développement à l'échelle du Pays, d'une offre de transports publics accessible, régulière et adaptée aux besoins des habitants et des salariés (solution plus coûteuse), qui sera d'autant plus coûteuse que la desserte en transports publics n'aura pas été préalablement prise en compte.

➤ La logique de structuration du Sud du Pays autour de « pôles relais » interroge quant aux conséquences sur les déplacements, tant au niveau, qu'entre les communes rurales. Grâce à un foncier attractif, ces communes aux populations vieillissantes tendent actuellement à accueillir de jeunes ménages aux revenus modestes. Compte tenu de leur faible niveau d'équipement (regroupement scolaire, absence de boulangerie...), ces communes sont déjà confrontées à des difficultés de déplacement. Afin de ne pas accentuer la désertification de ces petites communes rurales et ainsi augmenter les déplacements en voiture individuelle,

**le SCOT devrait** veiller à fixer des objectifs quantitatifs de développement de l'habitat, qui leur permettent d'atteindre un seuil de population suffisant à la survie des services et commerces de 1<sup>ère</sup> nécessité.

➤ La proposition visant à valoriser les lignes ferroviaires existantes, afin de développer une offre de transport périurbaine, est intéressante mais ne devrait pas être limitée à l'axe Lamballe / Saint-Brieuc.

**Le SCOT devrait** tenir compte des échanges avec les autres territoires (Châtelaudren, Guingamp...), ainsi que des lignes ferroviaires Nord/Sud : si une liaison interurbaine entre Loudéac et Saint-Brieuc ne se justifie plus ; une desserte régulière des gares et haltes périurbaines présentes entre Quintin et Le Légué devrait être privilégiée.

➤ Parallèlement et de la même manière,

la proposition visant à développer des parkings relais, afin de favoriser l'intermodalité des transports, est intéressante mais ne devrait pas être limitée à quelques lieux spécifiques.

**Le SCOT devrait :**

- permettre le développement de parkings relais :

- \* au niveau de toutes les gares et haltes existantes le long des voies ferrées ;
- \* le long des lignes régulières de transport public (desserte du littoral) ;
- \* aux différentes entrées d'agglomération (jonction avec les lignes urbaines) ;
- \* aux principaux nœuds routiers du Pays (aire de covoiturage).

- prévoir que tous les documents d'urbanisme veillent à réserver des emplacements réservés à ces équipements, sur lesquels toute urbanisation sera proscrite afin de ne pas compromettre leur éventuelle réalisation.

➤ Dans la perspective de la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse et de la création d'une ligne de Transport Est Ouest, le centre-ville de Saint-Brieuc et plus particulièrement le quartier de la gare doivent faire l'objet d'importants réaménagements afin de favoriser l'intermodalité. Le succès des équipements intermodaux reposant avant tout sur la proximité, la rapidité et la facilité des échanges,

**le SCOT devrait** prévoir le regroupement de toutes les gares actuelles en un unique pôle d'échange multimodal entre toutes les formes de transports publics.

➤ La création, l'amélioration voire le doublement des voies routières existantes interrogent quant à leur coût financier et à leur impact sur l'environnement, comme sur l'activité agricole. Si leur utilité peut être démontrée au regard de l'amélioration de la sécurité routière, elle devrait être considérée avec précaution lorsqu'il s'agit de fluidifier la circulation routière. A cet égard, la création d'une nouvelle voie de desserte vers Pléneuf-Val-André ou le contournement de Binic (Etables ? Saint-Quay ?) ne semblent pas justifiées.

**Le SCOT devrait** d'abord privilégier le développement de solutions alternatives visant à limiter le stationnement au cœur des stations littorales et à mettre en place des rotations de bus, à partir des parkings relais adossés aux lignes régulières de transports publics (cf. propositions précédentes).

➤ Plus globalement, le développement des transports publics devrait s'accompagner d'un meilleur partage de la voirie au niveau des centres des principales villes du territoire. Contrairement aux idées reçues, ces orientations d'aménagement tendent toujours à favoriser le développement des activités commerciales des centres. C'est pourquoi,

**Le SCOT devrait** limiter le stationnement des voitures et développer les secteurs piétonniers au sein des centres des principales villes du Pays

➤ **La proposition visant à** privilégier les liaisons « douces » (piétons, cyclistes) est intéressante.

Au sein des zones touristiques,

**le SCOT devrait** renforcer cette priorité en préservant toutes les boucles et voies vertes existantes et à venir sur le Pays de Saint-Brieuc. Dans un cadre plus quotidien,

**la proposition visant à** prévoir des pistes cyclables entre les communes rurales du Sud du Pays et les pôles relais semble excessive.

**Le SCOT devrait** néanmoins :

- prévoir la création de ces pistes entre les différents villages périphériques et le bourg centre.
- prévoir des cheminements piétons sécurisés qui irriguent l'ensemble du tissu urbain des centres,
- et exiger que toute ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation soit conditionnée à la définition préalable de ces liaisons. Cette réflexion préalable pourrait permettre d'anticiper certaines problématiques et d'envisager diverses mutualisations (parking...).

➤ Malgré le renforcement de la législation en la matière, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite reste problématique. C'est pourquoi,

**le SCOT devrait** veiller à ce que les aménagements urbains, les infrastructures de déplacement et les services de transport soient adaptés aux attentes des différents publics (fauteuil roulant, poussette, vélos, courses...).

➤ *Comme indiqué en matière d'habitat,*

**le SCOT devrait** *lier cette politique de polarisation et de concentration à la mise en place parallèle de services de transport de personnes particulièrement performants.*

➤ *Comme indiqué en matière d'économie,*

**le SCOT devrait** *notamment :*

- *privilégier dans les espaces proches du rivage, les modes de déplacement doux,*
- *favoriser le développement et la connexion des différents sentiers de randonnées.*