

Révision du Schéma de cohérence territoriale Contribution à l'enquête publique

Le Conseil de développement de l'agglomération briochine et du pays de Saint-Brieuc est une instance de concertation, aux côtés du syndicat mixte du pays et de Saint-Brieuc Agglomération. Elle réunit des hommes et des femmes, issus des secteurs économique, de la formation, de l'emploi, de la santé, de la solidarité, de l'environnement (...) ainsi que des citoyens, et des habitants ; tous ces acteurs, aux compétences diverses, sont rassemblés pour s'informer, échanger, débattre et participer aux politiques publiques locales.

Le Conseil de développement avait suivi l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale, en 2006. C'est tout naturellement qu'il a souhaité être associé et participer à la révision du SCOT.

Le présent avis, rédigé dans le cadre de l'enquête publique du SCOT, vise à synthétiser les principales propositions du Conseil de développement. Cet avis s'appuie sur les travaux émis au cours de la démarche de révision, et notamment :

- Contribution relative à l'aménagement commercial (2011)
- Contribution relative à la révision du SCOT (PADD – 2013)
- Lecture du DOO à la lumière des travaux du Conseil de développement (2013)

En parallèle, d'autres travaux et réflexions thématiques du Conseil de développement, ont pu enrichir cet avis.

Une forte implication du Conseil de développement, tout au long de la démarche

Le Conseil de développement souligne tout d'abord **l'intérêt d'avoir été étroitement associé à toute la démarche de révision du Schéma de cohérence territoriale**. La méthode de concertation mise en place lui a effectivement permis de participer tout au long du processus de révision.

Un groupe de travail a ainsi été informé des différentes phases de diagnostic, de révision du diagnostic au DOO – document d'orientations et d'objectifs, en passant par le PADD – projet d'aménagement et de développement durable.

En complément, le président du Conseil de développement était invité, à titre consultatif, à participer aux réunions du comité de pilotage chargé de la révision du SCOT.

Cette méthode a permis au Conseil de développement de se positionner favorablement sur les grandes lignes et les grands principes inscrits dans le SCOT. En complément, il a émis plusieurs propositions au cours de la démarche ; plusieurs d'entre elles ont ainsi été intégrées.

Par ailleurs, plusieurs lettres d'information ont été adressées à l'ensemble des adhérents au Conseil de développement, leur permettant d'être régulièrement informés des avancés de la révision.

La nécessité d'anticiper, à long terme, les mutations et leurs impacts sur le territoire

Le SCOT identifie les grands principes d'aménagement et de développement du territoire pour les prochaines années ; il se projette à l'horizon 2030.

Quels équipements structurants pour demain ?

Le SCOT intègre largement les projets structurants à court terme (comme par exemple le pôle d'échange multimodal du pays à Saint-Brieuc, le parc éolien offshore dans la baie) ; en revanche, il n'anticipe pas, à plus long terme, des infrastructures nouvelles à l'instar du projet de Lignes Nouvelles Ouest Bretagne Pays de la Loire. Ce projet vise ainsi à mettre la pointe bretonne à 3h de Paris, et à relier plus efficacement Nantes et les principales villes bretonnes. A l'heure où ce projet est soumis à débat public, il pourrait être intéressant de l'évoquer dans le SCOT ; en effet, certains projets de lignes nouvelles nécessiteraient d'importantes emprises foncières, sur des terrains agricoles, à proximité de Lamballe.

De la même façon, la desserte ferroviaire en étoile du pays de Saint-Brieuc pourrait être envisagée dans le SCOT. Il n'est pas exclu que la ligne est-ouest qui traverse le pays puisse faire l'objet de modifications (haltes supplémentaires interurbaines par exemple). Quant à la ligne Nord-Sud, le Conseil de développement rappelle une fois de plus son caractère structurant pour le territoire du pays, comme pour la Bretagne. Il pourrait donc être intéressant que ces projets soient évoqués dans le SCOT.

Quelles évolutions géographiques et morphologiques pour demain ?

Les changements climatiques impactent fortement les territoires, et a fortiori les territoires littoraux. En effet, les prévisions, basées sur les scénarios optimistes des rapports du GIEC, indiquent une évolution de 60 cm, en 100 ans, de modifications du trait de côte. Quelles conséquences sur les territoires littoraux, à la fois sur leurs limites et leurs fragilités ? Le SCOT pourraient anticiper ces questionnements.

Le SCOT fixe pour objectif la sécurisation des biens, des personnes et de l'environnement. A ce titre, le SCOT devrait donc inciter à anticiper les conséquences du changement climatique sur le territoire, et notamment sur l'urbanisation (existante ou à venir). Seule une telle anticipation peut réellement permettre de limiter la vulnérabilité du territoire.

Quelles évolutions démographiques pour demain ?

Le SCOT note le vieillissement de la population, et incite à anticiper ses conséquences sur les nécessaires adaptations de l'habitat. Ce vieillissement de la population sera encore plus fort sur le littoral.

Si les évolutions de l'habitat doivent effectivement être anticipées, c'est plus globalement l'ensemble de l'organisation du territoire (déplacements et mobilités, commerces et services de proximité, qualité des espaces publics,...) qui doit anticiper les conséquences du vieillissement de la population. Ce dernier

pourrait être inclus comme un élément à part entière du SCOT, mais aussi dans les plans locaux d'urbanisme intercommunaux.

Quelles évolutions législatives et réglementaires pour demain ?

Enfin, les réformes territoriales récentes ou en discussion ont parfois d'importantes conséquences sur la répartition des compétences au sein des collectivités. Le SCOT ne peut pas nécessairement les anticiper directement, mais dans le cadre du suivi de la mise en place du SCOT une veille, voire un accompagnement, pourraient être organisés sur ce sujet.

La pertinence de structurer le territoire autour des centralités

Le PADD affirme le rôle central de la ville de Saint-Brieuc et de son agglomération. Le Conseil de développement partage cette analyse : les centralités et les pôles sont structurants pour le territoire.

Il considère en effet que l'actuelle fragilité du centre ville briochin est un enjeu collectif, qui concerne autant la ville de Saint-Brieuc que les communes voisines, l'agglomération, le pays, et au-delà, le département et la région. Le territoire de l'agglomération est multipolaire ; toutefois le centre ville est une locomotive pour le territoire, un repère identitaire. L'externalisation d'un certain nombre de fonctions, la fragilité commerciale, l'omniprésence de la voiture sont des enjeux vitaux pour le devenir du centre, qui vit de et pour le reste du territoire.

Au-delà du pôle briochin, les pôles secondaires sont nécessaires à la structuration de l'ensemble du territoire. Comme inscrit dans le SCOT, le renforcement de leur attractivité, en complémentarité avec le pôle briochin est nécessaire.

C'est pourquoi le Conseil de développement est favorable aux orientations du SCOT en faveur de la structuration des centralités, que ce soit par les modalités d'urbanisation et de densification ou celles concernant les fonctions économique et commerciale.

La structuration multipolaire doit irriguer sur la totalité du territoire

Afin d'articuler étroitement structuration du territoire autour des pôles, et desserte de l'ensemble du territoire, le SCOT devrait préconiser une desserte en étoile du territoire, qui serait basée sur les infrastructures ferroviaires existantes (type tram-train).

Une desserte ferroviaire entre Quintin et le port du Légué permettrait de relier les pôles urbain (avec la desserte d'un certain nombre de centralités : le Légué, l'université, Beaufeuillage, le Zoopôle, les Châtelets) et ruraux, du secteur ouest.

Par ailleurs, la création de nouvelles haltes ferroviaires entre Lamballe et Guingamp permettrait également de structurer le territoire autour de la ville centre, et structurer encore davantage l'urbanisation autour de haltes ferroviaires.

Enfin, pour le Conseil de développement, la desserte ferroviaire du Légué reste un enjeu majeur, a fortiori dans la mesure où la réhabilitation urbaine et la fonction économique de ce port sont identifiées comme structurants pour le territoire. L'accessibilité des équipements portuaires est également un enjeu pour leur développement, et pour en faire de véritables lieux d'articulation entre la terre et la mer.

La desserte du territoire autour de points centraux peut également se concrétiser par des aires de mobilité telles que prévues dans le SCOT. Le Conseil de développement recommande en complément de prévoir l'équipement de ces aires mobilités, afin qu'elles ne soient pas de simples parkings, mais qu'elles facilitent réellement l'intermodalité : liaisons avec les cheminements doux, parkings deux-roues, liaison, dans la mesure du possible avec les réseaux de transports en commun ferroviaire et routier (bus, cars interurbains, points d'arrêts de transport à la demande,...), bornes de recharges des véhicules électriques (à partir d'électricité renouvelable), sanitaires,...

Le nécessaire accompagnement vers des mobilités plus durables

En complément des remarques ci-dessus, le Conseil de développement se félicite que le SCOT préconise la mixité des activités, dans la mesure où leur séparation induit au contraire une hausse des déplacements motorisés.

La logique du zonage est toutefois encore prépondérante. Pour l'articuler au mieux avec la mobilité durable, le DOO devrait conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones d'activités économiques à leur desserte en transports en commun, ou a minima, à l'aménagement de cheminements doux. La conditionnalité serait ainsi la même entre zones d'habitat et zones d'activités.

Le Conseil de développement est favorable à la prise en compte, dans le chapitre sur les mobilités durables, de l'accessibilité du territoire au haut et très haut débit. Ces équipements paraissent structurants pour les flux d'échanges et d'informations, composants nécessaires de la mobilité. Parallèlement aux équipements, et comme indiqué dans le SCOT, les usages du numériques doivent être accompagnés. Ces usages peuvent enfin avoir des impacts sur les pratiques et les modes de vie, et donc sur l'organisation des territoires et leur urbanisation : façons de travailler différentes, besoins en locaux d'activités ou en lieux mutualisés différents,... Ces mutations mériteraient d'être anticipées.

Anticiper les modalités de développement économique de demain

Le SCOT, pour décliner l'axe « Créer les conditions d'un développement économique valorisant les ressources du territoire », a identifié diverses préconisations et recommandations, qui visent à permettre le développement économique via l'implantation de nouvelles activités (entreprises, commerces). Cet objectif

doit toutefois tenir compte de ses conséquences en termes d'emprises foncières, pour les terrains agricoles.. Le Conseil de développement partage naturellement cette ambition, et réaffirme la cohérence de la priorité donnée au renouvellement des locaux et zones d'activités existantes.

Toutefois, d'un point de vue global, le Conseil de développement rappelle que les modalités de développement économique évoluent : demain, il s'appuiera encore davantage sur l'innovation (sociale et technologique), l'accroissement des liens entre acteurs du territoire, l'anticipation des besoins, des évolutions (sociales, technologiques, économiques,...).

Le SCOT devrait tenir compte de ces évolutions, et ne pas cantonner le développement économique aux seules modalités d'urbanisation ou de développement des zones d'activités.

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

Ainsi, le SCOT devrait tenir compte de ces mutations, et prévoir des recommandations qui dépassent les seules règles d'urbanisation : en soulignant l'intérêt d'anticiper les évolutions des emplois et les mutations économiques et en invitant les collectivités à se pencher sur ces questions ; en recommandant, pour des zones d'activités qualitatives et en complément des plans de déplacements inter-entreprises, des plans d'animations inter-entreprises des zones d'activités,...

Adapter les logements aux nouveaux et futurs besoins des habitants

Des impératifs et de nouvelles pratiques nécessitent de faire évoluer les besoins en logements ; hier, il s'agissait de les équiper en électricité et eau potable. Aujourd'hui, la rénovation thermique des logements, leur accessibilité au haut voire au très haut débit et leur adaptation au vieillissement de la population sont des enjeux de plus en plus incontournables, tant pour le bien-être de la population, que pour l'attractivité des logements.

D'autres mutations pourraient également faire évoluer le rapport de la population à son habitat : la mobilité, les évolutions familiales,... en parallèle, la nécessaire optimisation de l'espace bâti oblige à repenser les formes urbaines et les modes d'habiter. Le Conseil de développement invite les collectivités à penser conjointement ces différents enjeux.

Le respect des équilibres environnementaux du territoire

Le SCOT comprend un volet important de recommandations relatives à la biodiversité. Si le Conseil de développement les partage, il souhaiterait que pour plus de cohérence, les trames vertes et bleues soient identifiées à échelle intercommunale. Leur continuité devrait être assurée à cette échelle.

Concernant l'espace littoral, de nombreuses dispositions du DOO rappellent le contenu de la loi Littoral ; les prescriptions qui veillent à l'application de cette loi sont nécessaires.

Le DOO devrait également rappeler la nécessité pour les communes concernées de définir leur capacité d'accueil.

La transversalité entre les politiques publiques

Le Conseil de développement a récemment terminé une réflexion sur la santé, et sur le rôle que peuvent jouer différentes politiques publiques, pour faciliter le maintien en bonne santé. Ainsi, les politiques d'urbanisme et d'aménagement en faveur des centralités et de la proximité, des mobilités douces (ou actives) peuvent contribuer au maintien en bonne santé.

Les politiques en faveur du développement économique et de l'innovation doivent également être articulés étroitement avec les politiques d'aménagement des zones d'activités économiques et commerciales ; le Conseil de développement avait également démontré les interactions entre les politiques d'aménagement et d'urbanisme et celles de la gestion des déchets. Ces exemples, non exhaustifs, illustrent les interdépendances entre les différentes politiques publiques ; elles devraient être soulignées plus fortement dans le SCOT.

Mobiliser et sensibiliser pour mettre en œuvre le SCOT

Le Conseil de développement souhaite désormais s'assurer que la mise en œuvre et le suivi du SCOT bénéficieront des moyens nécessaires. Le Conseil de développement s'intéressera donc aux indicateurs et aux moyens de suivi qui seront identifiés. A ce titre, le contrat unique de partenariat entre la Région et le Pays peut constituer un outil incitant ou facilitant la mise en œuvre du SCOT. Le Conseil de développement, dans sa contribution à ce contrat, a d'ores et déjà rappelé la nécessité de cohérence des projets financés, avec les orientations du SCOT.

Par ailleurs, la mise en œuvre du SCOT prendra également son sens s'il existe une cohérence avec les SCOT des territoires voisins.

Enfin, les préconisations annoncées ne prennent tout leur sens que si elles peuvent effectivement être partagées et appropriées par l'ensemble des acteurs locaux et habitants ; c'est pourquoi l'effort de communication, de mobilisation entamé lors de la révision du SCOT mérite d'être poursuivi dans le cadre de sa mise en œuvre.