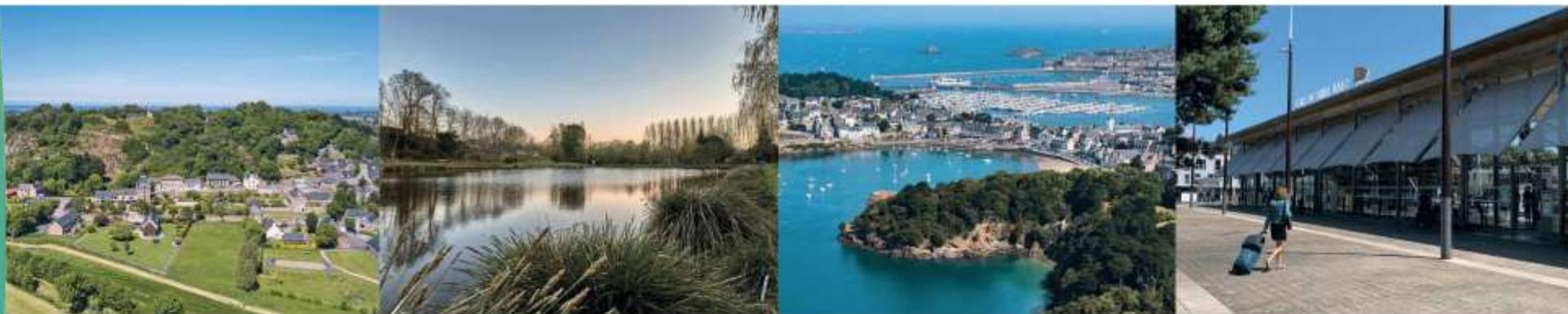


Communautés du pays de Saint-Malo

SCoT

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

I. Projet d'Aménagement Stratégique – PAS



Projet arrêté le 28.02.2025



Dinard
La Richardais
Lancieux
Le Minihic-sur-Rance
Pleurduit
Saint-Briac-sur-Mer
Saint-Lunaire
Tréméuc
Bonnemain
Cardroc
Combourg
Cuguen
Dingé
Hédé-Bazouges
La Baussaine
La Chapelle-aux-Filtzméens
Lanrigan
Les Iffs
Longaulnay
Lourmais
Meillac
Mesnil-Roc'h
Plesder
Pleugueneuc
Québriac
Saint-Brieuc-des-Iffs
Saint-Domineuc
Saint-Léger-des-Prés
Saint-Thual
Tinténiac
Trémeheuc
Trévérien
Trimer

Cancalle
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine
Hirel
La Fresnais
La Gouesnière
La Ville-ès-Nonais
Le Tronchet
Lillemer
Miniac-Morvan
Plerguer
Saint-Benoît-des-Ondes
Saint-Coulomb
Saint-Guinoux
Saint-Jouan-des-Guérets
Saint-Malo
Saint-Méloir-des-Ondes
Saint-Père-Marc-en-Poulet
Saint-Suliac
Baguer-Morvan
Baguer-Pican
Broualan
Cherrueix
Dol-de-Bretagne
Epiniac
La Boussac
Le Vivier-sur-Mer
Mont-Dol
Pleine-Fougères
Roz-Landrieux
Roz-sur-Couesnon
Sains
Saint-Broladre
Saint-Georges-de-Gréhaigne
Saint-Marc
Sougéal
Trans-la-Forêt
Vieux-Viel

Schéma de Cohérence Territoriale des Communautés du pays de Saint-Malo

Conveyment d'Acordajj du térouer
dez comunaotë du Payiz de Sènt-Mâlo

Projet d'Aménagement Stratégique

Projit d'Amenajment

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

- Le PAS, cœur de la réflexion stratégique 6
- Un projet en révision 7
- Un projet partagé 8

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET ENJEUX PARTAGÉS 9

I – UNE ORGANISATION TERRITORIALE RÉPONDANT AUX PRINCIPES D'ÉQUILIBRE ET DE SOLIDARITÉ 21

- Un pays ouvert sur les territoires voisins 21
- Mettre en œuvre un projet « sur mesure », qui valorise les diversités territoriales 23

II – UN PROJET DURABLE QUI S'APPUIE SUR LES QUALITÉS ET RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE 27

- Préserver la diversité et la qualité paysagère qui façonnent l'identité du territoire 27
- Favoriser le développement de la biodiversité à travers la préservation de la trame verte et bleue et la nature en ville 28
- Gérer durablement la ressource en eau et assurer la protection des milieux aquatiques 30
- Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles 31
- Inscrire le territoire dans la transition énergétique et une trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 33
- Préserver et valoriser les ressources du sous-sol 34
- Assurer une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols en inscrivant le territoire dans une trajectoire d'absence d'artificialisation nette à partir de 2050 35
- Composer l'aménagement du territoire en prenant en compte les risques et les nuisances 36

III – DÉVELOPPER ET ADAPTER LE PARC DE LOGEMENT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS EN S'INSCRIVANT DANS UNE TRAJECTOIRE DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE 39

- Anticiper l'accueil démographique pour assurer la cohérence de l'organisation territoriale 39
- Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins en favorisant les résidences principales et la diversification de l'offre 42
- Assurer un développement, notamment de l'habitat, dans une perspective de sobriété foncière 43
- Adapter l'offre d'équipements et de services aux besoins d'une population qui évolue, dans un souci d'équilibre du territoire 45

IV – RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE EN ACCÉLÉRANT LE DÉPLOIEMENT DE DÉPLACEMENTS DÉCARBONÉS 47

- Assurer la cohérence du projet à toutes les échelles par une accessibilité qui privilégie les courtes distances et les alternatives à l'usage individuel de la voiture 47
- Assurer la cohérence de l'aménagement numérique 50

V – FAIRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE UN LEVIER MAJEUR DES TRANSITIONS ET DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE 51

- Appuyer le développement économique sur les spécificités territoriales 51
- Assurer le maintien et le développement des emplois au cœur des villes et des bourgs 53
- Calibrer une offre foncière adaptée aux besoins des entreprises et répondant aux objectifs de sobriété foncière 54
- Maintenir l'équilibre de l'armature commerciale du territoire 55
- Les activités primaires : une plus-value économique à développer 58

VI – ASSURER L'AMÉNAGEMENT ET LA PROTECTION DU LITTORAL DU PAYS 59

- Un aménagement durable et protecteur du littoral 59
- Anticiper le recul du trait de côte 59
- Concilier préservation écologique et maîtrise des activités humaines en mer ou à l'interface terre-mer 59

TABLES DES ILLUSTRATIONS ET FIGURES 61

PRÉAMBULE

Le PAS, cœur de la réflexion stratégique

Le Projet d'Aménagement Stratégique – ou PAS – est le cœur du SCoT, réunissant l'ensemble des élus des Communautés du pays autour d'une vision stratégique commune, basée sur un diagnostic et des enjeux partagés.

Le PAS définit les objectifs de développement et d'aménagement du territoire à un horizon de vingt ans en concourant à la coordination des politiques publiques des Communautés et des Communes du pays de Saint-Malo.

Concrètement, le PAS doit tirer les conséquences du diagnostic (besoins satisfaits et non satisfaits, enjeux spécifiques à chaque thématique) et exprimer la politique d'aménagement et de développement que les élus souhaitent voir se réaliser. Il doit définir une stratégie guidant les politiques publiques d'urbanisme dans de nombreux domaines (habitat, développement économique, touristique et commercial, maîtrise de l'urbanisation, déplacements, valorisation agricole et environnementale, transitions écologique, énergétique et climatique...)

Le PAS est un document pivot du SCoT, dans la mesure où il conditionne le contenu du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), partie « règlementaire » du SCoT. À l'inverse, les objectifs inscrits dans le DOO doivent permettre la mise en œuvre du PAS.

Il revient au DOO de traduire les dispositions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs des politiques publiques fixés dans le PAS.

Le PAS est ainsi :

- **Un projet politique** visant à organiser, dans l'intérêt de tous, les rapports entre une population et les spécificités d'un territoire, en mettant en œuvre les objectifs du développement durable ;

- **Un projet prospectif** pour l'avenir du territoire à l'horizon 2050. Ce sont les élus qui définissent un scénario de développement et d'aménagement choisi et non subi ;
- **Un projet commun structurant** qui tient compte de la diversité des territoires et de leurs potentiels de développement.

LEXIQUE DES SIGLES :

- **ENAF : Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers**
- **DAACL : Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique**
- **DOO : Document d'Orientation et d'Objectifs**
- **PAS : Projet d'Aménagement Stratégique**
- **PEM : Pôle d'Échange Multimodal**
- **PNR : Parc Naturel Régional**
- **SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux**
- **SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux**
- **SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires**
- **ZAN : Zéro Artificialisation Nette**
- **ZEN : Zéro Émission Nette**

Un projet en révision

Par délibération en date du 8 décembre 2017, les élus des Communautés délégués au pays ont approuvé le SCoT, après plus de 3 années de travail intense, entre les élus des Communes qui composent le territoire, de nombreuses personnes publiques associées, ainsi que la population qui avait été invitée à s'exprimer tout au long de la démarche.

Depuis cette approbation, plusieurs évolutions législatives ont transformé l'environnement juridique des documents d'urbanisme et plus particulièrement celui des SCoT. Parmi celles-ci, la loi Climat et Résilience conduit à repenser profondément les stratégies des territoires pour s'inscrire dans une trajectoire de diminution par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) d'ici 2031 et pour amorcer la trajectoire vers le « Zéro artificialisation nette » (ZAN) après 2050. Parallèlement, l'accélération du changement climatique oblige les territoires à amorcer en urgence la trajectoire Zéro Émission Nette d'ici 2050 (ZEN).

Ces évolutions ont amené les élus du territoire à prescrire la révision du document par une première délibération le 29 février 2021 puis une deuxième le 3 mars 2023.

Les objectifs poursuivis par cette révision portent notamment sur :

1. la prise en compte de l'**ordonnance du 17 juin 2020** relative à la modernisation des SCoT, en termes de structure pour donner davantage de visibilité au projet, mais aussi de contenu articulé autour de 3 grands piliers : économie, aménagement et transitions ;
2. la mise en compatibilité du SCoT avec le **SRADDET** - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires - Bretagne, approuvé par arrêté préfectoral du 16 mars 2021, qui a lui-même fait l'objet d'une procédure de modification approuvée le 17 avril 2024 ;
3. la déclinaison des dispositions relatives à la **Loi « Climat et Résilience » d'août 2021** ; notamment celles relatives à la lutte contre l'artificialisation des sols, à l'adaptation des territoires aux effets du dérèglement climatique et au recul du trait de côte ;

4. les ajustements liés à l'**évolution de l'organisation administrative du territoire**, notamment la création de la Commune nouvelle de Mesnil Roc'h au 1er janvier 2019 et le départ de la Commune de Beaussais-sur-Mer au 1er janvier 2023 de la Communauté de communes Côte d'Émeraude.
5. Adapter le DOO suite à la **décision de la Cour administrative d'appel de Nantes en décembre 2022**, concernant les Espaces Proches du Rivage.

Aussi, depuis octobre 2024, le **Parc Naturel Régional (PNR) Vallée de la Rance – Côte d'Émeraude** a été créé. Le SCoT, dans le DOO, doit transposer les dispositions pertinentes de la charte du PNR, pour les 17 communes concernées situées sur le territoire.

Cette révision permet d'adapter le document afin de le mettre en conformité avec le droit en vigueur et d'être compatible avec les nouveaux documents cadres auxquels il doit se référer.

Le PAS est donc le fruit d'un **travail** qui a débuté en 2013-2014, achevé fin 2017 par l'approbation du SCoT, et **réinterrogé en 2023 et 2024** à l'aune de nouveaux enjeux environnementaux dont les trajectoires « ZAN » et « ZEN », dans le cadre d'une nouvelle procédure de révision.

Un projet partagé

La phase diagnostic a été l'occasion d'échanger de manière thématique, transversale et géographique sur l'aménagement du territoire et sur les enjeux qui doivent guider la révision du SCoT.

Le PAS s'appuie notamment sur le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement, présents en annexe du SCoT, et des enjeux qui en découlent pour le présent et, surtout, l'avenir du territoire. Ces documents s'appuient sur les rapports de 2017 qui ont été actualisés avec la réalisation de diagnostics complémentaires nécessaires à la révision (démographie, habitat, économie, agriculture/alimentation, mobilités, logistique, environnement, urbanisme, paysages...) en portant une attention particulière aux enjeux environnementaux (ressource en eau, biodiversité, énergie, climat, sols, alimentation...).

Le foncier, pierre angulaire de la loi Climat et Résilience pour l'aménagement du territoire, a fait l'objet d'analyses plus approfondies par rapport au SCoT précédent, déclinées géographiquement (armature territoriale, EPCI, secteurs urbain, littoral ou rural, communes) : consommation foncière passée, renouvellement urbain passé, densité des opérations d'aménagement réalisées, et potentiel foncier mobilisable dans les espaces déjà urbanisés et à urbaniser.

Pour les Communautés du pays de Saint-Malo, la mise en révision du SCoT a réouvert un temps de réflexion qui a permis à l'ensemble des élus de **réinterroger le projet de territoire**, en tenant mieux compte de l'évolution du climat et ses effets, de l'adaptation à ces effets, de l'enjeu des transitions, de l'objectif « ZAN », de la question plus large des ressources naturelles.



Illustration 1 : Séminaire élus en 2023

(© Audiar)

Des séminaires ont jalonné le processus de concertation des élus et des partenaires (techniciens, conseil de développement) et ont permis :

- de s'approprier les connaissances actualisées ;
- de formuler collectivement les enjeux (diagnostic partagé) et les défis à relever pour construire un territoire attractif, agréable et durable d'ici 2050 ;
- d'explorer les futurs possibles, enviables ou craints à partir des questions essentielles liées à l'économie, l'équité sociale et l'environnement ;
- d'apporter des idées nouvelles pour faire évoluer le SCoT.

L'ensemble de ces échanges a permis aux élus de partager le diagnostic territorial et les nouveaux enjeux suivants.

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET ENJEUX PARTAGÉS

Un territoire breton, entre terre et mer, constitué de Communautés solidaires

Les Communautés du pays de Saint-Malo se situe au nord de l'Ille-et-Vilaine, à la frontière entre les régions Bretagne et Normandie. Il bénéficie d'une position singulière, entre terre et mer, à la fois autonome dans son bassin de vie mais également très lié à la métropole rennaise et au réseau de villes moyennes proches (Saint-Brieuc, Fougères, Dinan, Avranches...).



Illustration 2 : Délimitation des périmètres de SCoT en Bretagne et situation des Communautés du pays de Saint-Malo

Le territoire, composé de 70 communes (dont 2 situées dans les Côtes-d'Armor) et de 4 intercommunalités, présente une forte diversité géographique et socio-économique.

En termes de population, le territoire comptait 174 300 habitants en 2021, avec un passé montrant une dynamique démographique soutenue, bien que variable selon les secteurs. Cette population est étroitement liée au bassin d'emploi local, qui enregistrait 65 400 emplois en 2021, répartis entre des secteurs diversifiés comme le tourisme, les services, l'agriculture et les activités industrielles.

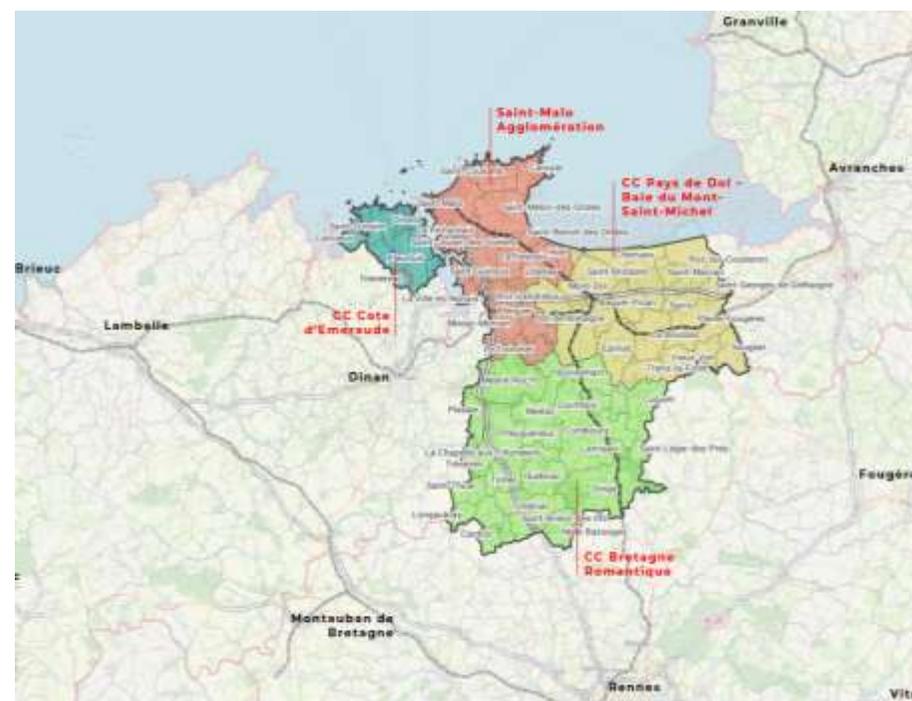


Illustration 3 : Situation des Communautés du pays de Saint-Malo dans leur contexte régional proche

(source : openstreetmap, IGN BD Carto, réalisation Audiar)

Le territoire bénéficie d'un pouvoir d'attraction particulier. Ce sont des sites et des paysages emblématiques (Baie du Mont-Saint-Michel, Côte d'Émeraude, Saint-Malo, Bretagne Romantique, vallée de la Rance, Marais de Dol...) qui valent au

territoire une reconnaissance nationale et internationale. Le tourisme y est donc particulièrement présent, notamment sur le littoral. Sur ce point, le territoire intègre la totalité de la bande littorale du département, avec une vingtaine de communes qui bordent un linéaire côtier remarquable de 118 kilomètres, et donc les seuls accès de l'Ille-et-Vilaine à la mer, notamment par le port de commerce de Saint-Malo. Le littoral constitue un atout majeur pour l'attractivité touristique et le cadre de vie. Son attractivité génère néanmoins des contraintes en termes d'accès équitable au logement dans un marché très tendu.

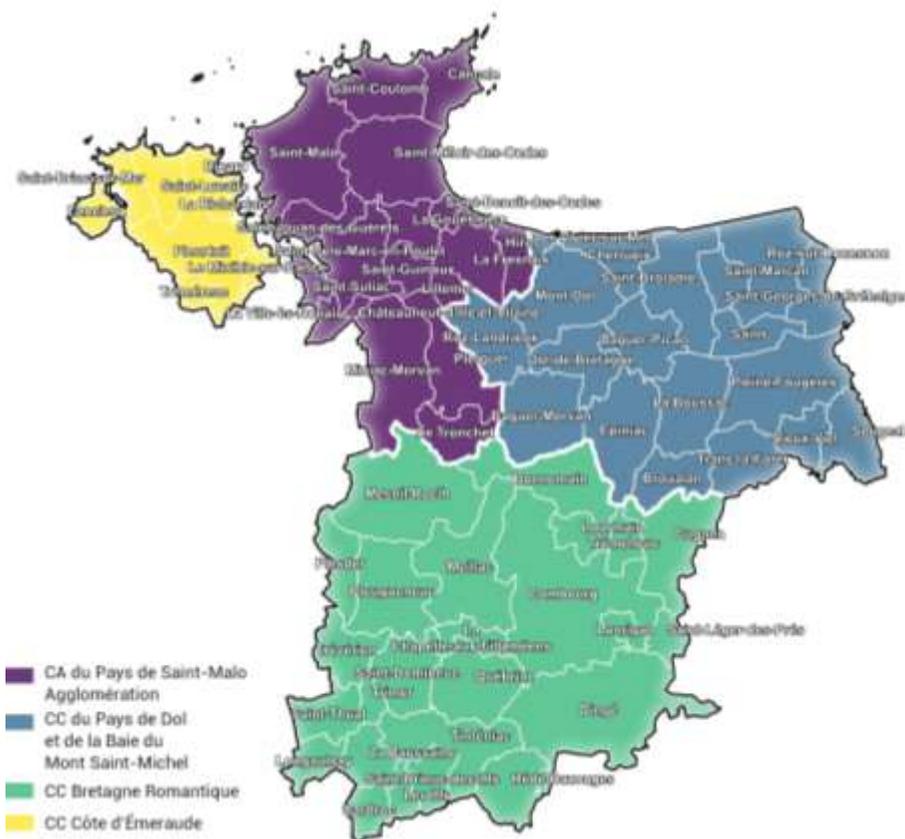


Illustration 4 : Les 4 EPCI et les 70 communes du pays de Saint-Malo
(source : IGN Adminexpress, réalisation Audiar)

Par ailleurs, le territoire bénéficie d'une infrastructure de transports diversifiée :

- **Axes ferroviaires** : TER et ligne à grande vitesse qui offrent une connexion rapide vers Rennes, renforçant les mobilités pendulaires et l'accès touristique, et Paris (en 2h30 environ)
- **Réseau routier** : la RD 137 (Rennes - Saint-Malo) constitue une dorsale majeure pour les flux économiques et résidentiels et la RN 176 un axe majeur de lien à la Normandie pour le nord de l'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor
- **Transport maritime** : le port de Saint-Malo, outre son rôle touristique, joue un rôle stratégique pour les échanges commerciaux régionaux et internationaux ainsi que pour le transport des voyageurs (axes maritimes vers le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes)
- **Transport aérien** : proximité avec les aéroports de Rennes et Dinard (vols privés).

Les 4 intercommunalités présentent des profils très divers, notamment par leurs paysages et leurs ressources naturelles, mais liées par un destin commun car appartenant au même bassin de vie :

- **Saint-Malo Agglomération** : comprenant la ville centre de Saint-Malo, pôle structurant et moteur économique qui concentre 27 % de la population et 41 % des emplois, notamment grâce à son port et à son attractivité touristique ;
- **la Communauté de Communes Côte d'Émeraude** : territoire littoral à forte vocation résidentielle et touristique ;
- **la Communauté de Communes Bretagne Romantique** : zone à dominante rurale, mais bénéficiant d'une proximité avec l'axe Rennes - Saint-Malo ;
- **la Communauté de Communes du Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel** : interface entre la Baie du Mont-Saint-Michel et le sud du territoire, riche en patrimoine naturel et largement occupée par des marais support de culture et d'élevage.

Ces données reflètent un territoire aux ressources naturelles riches mais fragiles, doté d'un potentiel économique et touristique significatif, mais également confronté à des défis à prendre en compte dans le SCoT, liés à la gestion de l'espace, à l'équilibre des dynamiques littorales et intérieures, et à la mobilité entre ses pôles d'activités.

Les enjeux en termes d'organisation territoriale

Au cœur du « Grand Ouest » et à proximité d'une métropole au développement dynamique, le « métabolisme » du territoire est dépendant de différents facteurs géographiques :

- **Sa place au sein de la région Bretagne**, à l'Est plus précisément, secteur le plus peuplé et porté par une croissance socio-économique importante. La relation à la métropole rennaise entre attractivité réciproque et concurrence est à accompagner, notamment dans le cadre des habitudes de coopérations territoriales.
- **Les complémentarités avec les autres territoires voisins** : La Côte d'Émeraude costarmoricaine et La Baie du Mont-Saint-Michel, arc touristique stratégique, la relation de proximité privilégiée avec Dinan Agglomération et les échanges avec le pays de Fougères.
- **La forte interdépendance des territoires** sur les questions des ressources (eau, foncier, énergie, mer...), des mobilités, de l'économie, des logements, de l'éducation, du commerce, des grands équipements...
- **Un littoral très attractif créant des tensions multiples**. Le territoire profite de son caractère littoral pour renforcer son attractivité économique (dont activités liées à la mer et le tourisme) et attirer de nouveaux habitants (parfois ne résidant pas toute l'année). Cependant, cette dynamique doit être conciliée avec la protection de l'environnement et l'équité de l'accès au logement. Le littoral est aussi un espace contraint, limité dans ses capacités d'accueil, car exposé aux risques naturels (submersion marine, recul du trait de côte, autres mouvements de terrain...).
- **Ses propres équilibres et déséquilibres**. Les dynamiques socio-économiques montrent un territoire en cours de rééquilibrage entre le pôle de Saint-Malo, les autres pôles (Cancale, Dinard, Tinténiac, Combourg, Dol...) et les communes rurales et périurbaines. Toutefois, le secteur rural situé à l'Est reste en retrait de ces dynamiques. Enfin, les fonctions de centralité des pôles de Pleine-Fougères et de Mesnil Roc'h restent à affirmer pour l'équilibre du territoire.

ENJEUX PARTAGÉS

Conforter le territoire au sein de l'espace régional et vis-à-vis des territoires limitrophes

Prendre appui sur l'armature urbaine existante pour soutenir l'équilibre du développement du territoire :

- *Conforter la dizaine de pôles urbains dans l'optique d'un projet global, équilibré et solidaire valorisant les équipements déjà existants et l'accessibilité aux transports en commun tout en tenant compte des tendances démographiques récentes*
- *Développer le territoire en s'assurant de son juste équilibre et de sa nécessaire adaptation face aux risques naturels en s'assurant de la participation de toutes les communes, à leur niveau, en fonction de leurs caractéristiques*
- *Orienter l'urbanisation vers des formes urbaines et villageoises resserrées dans l'optique d'une réduction des coûts des politiques publiques (Voirie et réseaux divers, fibre optique, transports, etc.)*

Les enjeux environnementaux

Un territoire particulièrement vulnérable face aux risques et aux effets du changement climatique qui s'accroissent, avec des effets déjà perceptibles

Le territoire fait face à une accélération des phénomènes liés au changement climatique, avec des effets déjà perceptibles tels que l'augmentation des températures, la fréquence des canicules et la modification du cycle de l'eau. Cette évolution entraîne un allongement de la période estivale, une diminution des gelées hivernales et une pression accrue sur les ressources en eau, impactant l'agriculture, l'aquaculture, l'approvisionnement en eau potable, la capacité d'épuration et certaines activités économiques. Parallèlement, le territoire est de plus en plus vulnérable à des risques comme la submersion marine, l'érosion littorale, les inondations, les feux de forêt et les phénomènes géologiques tels que le retrait-gonflement des argiles.

ENJEUX PARTAGÉS

Avec un climat qui se réchauffe et une ressource en eau sous pression, le territoire doit s'adapter tout en renforçant ses efforts d'atténuation. Le SCoT doit permettre de poser les premiers jalons de planification de la résilience du territoire face à des risques et des nuisances dont la fréquence et l'intensité s'accroîtront.

Des tensions multiples sur la ressource en eau qui s'intensifient avec le changement climatique

Le territoire, caractérisé par une forte dépendance à l'eau superficielle, souffre de qualité insuffisante des cours d'eau et de tensions sur la consommation d'eau potable, qui augmente plus vite que la population, et pose la question des solidarités territoriales en période estivale où les besoins sont accentués. Aussi, les capacités d'épuration modernisées du territoire restent fragiles dans un contexte d'étiages qui seront plus sévères du fait du changement climatique.

ENJEUX PARTAGÉS

Pas de développement sans ressource ! Il s'agit donc de gérer les ressources avec intelligence et cohérence.

Le SCoT doit donc permettre de mieux intégrer la préservation de la ressource en eau dans le projet de développement et d'aménagement du territoire. La gestion de la ressource en eau impose une approche proportionnée et coordonnée du développement territorial, tenant compte de la capacité à alimenter durablement les habitants et les activités en eau potable. La sobriété dans tous les usages de l'eau devient essentielle et pourrait être intégrée dans les règles d'urbanisme. Parallèlement, il est nécessaire d'accompagner la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement pour répondre aux besoins futurs, fussent-ils plus économes. La préservation des zones humides et des abords des captages constitue une priorité pour sécuriser la qualité de la ressource, tandis que la limitation de l'imperméabilisation des sols et les efforts de désimperméabilisation sont indispensables pour améliorer la gestion de l'eau.

Un territoire au début de sa transition énergétique

Malgré une baisse modérée des émissions de GES (-13 % entre 2010 et 2018), le territoire reste fortement dépendant des produits pétroliers et de l'énergie fossile, en particulier à cause du transport routier répondant aux besoins de mobilité des habitants et des activités. La progression des énergies renouvelables est encourageante mais actuellement insuffisante pour accélérer la transition énergétique du territoire et respecter les trajectoires de décarbonation fixée aux échelles nationales et régionales. L'essentiel de la séquestration naturelle du carbone se fait dans les sols puis dans la biomasse forestière.

ENJEUX PARTAGÉS

Le territoire doit accélérer la transition énergétique du territoire et réduire les émissions de gaz à effet de serre territoriales afin d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour cela, le SCoT doit envisager d'actionner différents leviers :

- *L'empreinte carbone des bâtiments et le travail sur les formes urbaines (plus compacte/moins énergivore)*
- *Les transitions des activités économiques (industrielles, touristiques, agricoles, servicielles...) qu'il faudra accompagner*
- *Le développement des énergies renouvelables (photovoltaïque, méthanisation, éolien...) et de récupération dont le déploiement est trop lent, en tenant compte des enjeux de préservation des paysages, de la qualité des espaces urbains et ruraux, et des sols naturels ou agricoles*
- *Le report modal vers des déplacements décarbonés*
- *La séquestration naturelle des gaz à effet de serre (GES), notamment le CO₂, mais également la non-libération de ces gaz à effet de serre, présents dans les sols ou les forêts*

Une consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, en lien avec l'attractivité du territoire

Le territoire, majoritairement constitué d'espaces agricoles, naturels et forestiers, présente un niveau d'urbanisation hétérogène selon les secteurs, en lien avec les spécificités territoriales (littoral, pôles urbains). La consommation d'espaces, nécessaire pour répondre aux besoins en logements, équipements et activités, a accompagné une croissance réelle de la population et des emplois. Cette consommation est étroitement liée aux dynamiques locales, notamment autour des pôles, des zones périurbaines et des axes routiers, avec une concentration plus marquée dans les communes dotées de grands secteurs d'activités. Plus de la moitié de cette consommation concerne les espaces ruraux et périurbains. Cependant, les politiques locales visant à une gestion économe de l'espace, à l'optimisation, à la

densité urbaine et au renouvellement urbain, restent insuffisantes pour atteindre les objectifs fixés par l'État et la Région.

Ainsi, le développement de l'urbanisation et des infrastructures a conduit à la consommation de 778 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours de la décennie 2011-2021 sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo. Dans le détail, 515 hectares ont servi à développer de l'habitat et des opérations mixtes, 214 hectares des secteurs d'activités ou commerciaux et 49 ha des équipements.

ENJEUX PARTAGÉS

Le foncier est rare et la terre n'est pas extensible ! Il s'agit d'en prendre pleinement conscience dans les différents modes d'habiter, pour l'économie ou les déplacements du pays. Il convient donc d'inscrire le territoire dans une trajectoire de sobriété foncière lui permettant de préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que les autres sols vivants, support de biodiversité et intéressants pour la régulation du ruissellement des eaux pluviales et des températures, au sein des espaces urbanisés. Il s'agit là de répondre aux objectifs de la loi Climat et Résilience visant à atteindre le Zéro Artificialisation Nette après 2050.

La trajectoire de sobriété foncière pour aboutir au ZAN après 2050 est donc une nouvelle boussole pour construire un territoire durable. Pour y arriver, le SCoT doit permettre notamment de :

- *Connaître finement le foncier urbanisé en vue de définir des objectifs de réduction de la consommation foncière*
- *Prioriser le renouvellement urbain par l'identification des secteurs potentiels*
- *Encourager l'intensification, l'optimisation ou la mutualisation des usages*
- *Favoriser la réhabilitation, la transformation ou la réutilisation du bâti vacant ou sous-utilisé*

La trajectoire ZAN nationale et son application au SCoT

Depuis la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, la France a pour objectif de s'inscrire dans une trajectoire de limitation forte de l'artificialisation des sols dont la cause principale est l'extension de l'urbanisation et des infrastructures sur les sols naturels, agricoles, et forestiers. Le point de mire est la mise en œuvre du principe « **d'absence d'artificialisation nette** » ou « **zéro artificialisation nette (ZAN)** » après 2050.

Cet objectif s'inscrit dans une logique de préservation des espaces naturels et de biodiversité, tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique.

Plusieurs périodes sont prévues pour la mise en œuvre de cet objectif national, avec une approche différente par décennie :

- **2011-2021** : observation de la **consommation** d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF)
- **2021-2031** : Réduction de la **consommation** d'espaces naturels et agricoles observée entre 2011 et 2021 d'au moins 50 %
- **2031-2041** et **2041-2050** : Obligation de définir un objectif de réduction du rythme d'**artificialisation** par tranche de dix années avec une trajectoire permettant d'aboutir à ...
- ... l'absence de toute artificialisation nette des sols (ZAN) **après 2050**

À partir de 2031, on ne fera plus référence à la consommation d'espaces mais à l'artificialisation des sols qui se définit comme : « l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ».

La réduction de l'artificialisation nette est évaluée au regard du solde entre les surfaces nouvellement artificialisées et les surfaces désartificialisées sur le périmètre du document de planification ou d'urbanisme, sur les périodes concernées. La loi précise donc la définition de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, qui s'entend comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné.

La loi précise également la notion d'artificialisation, qui s'appliquera à partir de 2031. Ainsi, le ZAN amènera à limiter l'artificialisation dans des contextes plus variés que

l'application de la réduction de consommation d'ENAF, au sein des espaces agricoles, naturels ou urbains. Ainsi, par exemple, des espaces non artificialisés d'une certaine taille au sein des espaces urbanisés (parc urbain, grand fond de jardin arboré, jardins familiaux...) ou bien l'artificialisation pour l'agriculture au sein des espaces agricoles (bâtiments, installations...) seront pris en compte.

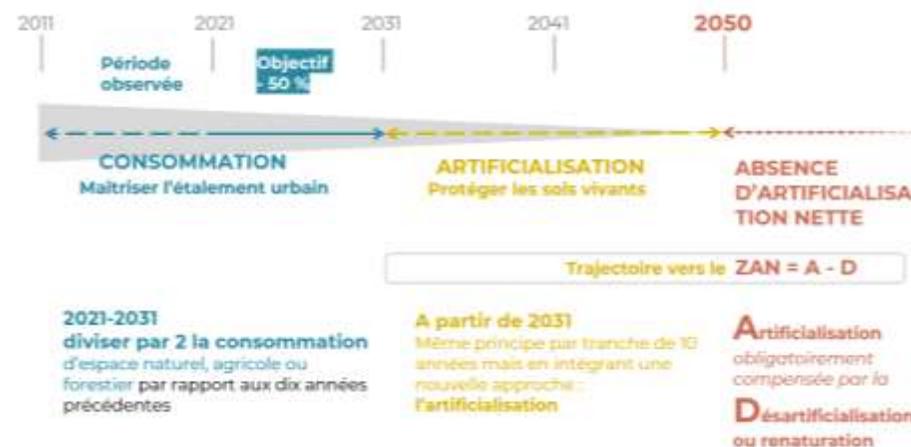


Figure 1 : Les périodes et les principes pour une trajectoire nationale ZAN

(source : Audiar)

La trajectoire ZAN de la France ne s'appliquera pas de manière uniforme et homothétique sur le territoire national. Elle doit être territorialisée en tenant compte des caractéristiques et dynamiques des régions, des intercommunalités et des communes, et en s'appuyant sur les documents de planification suivants qui s'emboîtent :

- le **schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)** ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- le **plan local d'urbanisme**, communal ou intercommunal (**PLU** ou **PLUi**) ainsi que la carte communale.

La loi implique que les Régions doivent, au travers de leur document prescriptif de planification de l'aménagement régional, le SRADDET, réduire la consommation d'espace de leur territoire d'environ 55 % sur la décennie 2021-2031 au regard de la

consommation d'espace observée sur la période 2011-2021. Ainsi, le **SRADDET Bretagne** dont la modification a été rendue exécutoire le 17 avril 2024, participe à l'effort national de sobriété foncière.

Les territoires bretons ayant consommé 13 331 ha pour leurs projets sur la période 2011-2021, ils disposent donc d'une enveloppe foncière maximale de 6 665 ha pour la période 2021-2031. Le SRADDET n'a pas défini d'objectifs chiffrés de réduction de l'artificialisation de 2031 à 2050.

Le SRADDET a décliné ses propres objectifs chiffrés pour la période 2021-2031 entre les différentes parties du territoire régional en attribuant notamment des enveloppes de consommation maximale à chaque SCoT ou autre document en tenant lieu s'il n'en existe pas. Sur les 6 665 hectares de l'échelle régionale, **461 ha ont été attribués au SCoT des Communautés du pays de Saint-Malo** pour la période 2021-2031.

Une trame verte et bleue stable mais insuffisante pour enrayer le déclin de la biodiversité

L'érosion de la biodiversité sur le territoire persiste en raison de la fragmentation des milieux naturels (urbanisation, infrastructures de transport...) et là où le bocage a le plus disparu, et ce malgré les zonages de protection existants sur le territoire. La trame arborée, composée de haies et de boisements, est inégalement fonctionnelle, ce qui limite son rôle écologique. Par ailleurs, l'accélération du tourisme littoral exerce des pressions accrues sur les milieux naturels, avec des impacts directs et indirects. La trame noire, essentielle pour la circulation de la biodiversité nocturne, rencontre également des points de conflit et des zones défavorables, compromettant le bon fonctionnement des corridors écologiques nocturnes.

ENJEUX PARTAGÉS

L'environnement n'est pas une contrainte. C'est au contraire une chance pour accompagner le développement du territoire dans la qualité. Le SCoT doit donc poursuivre la préservation et le renforcement de l'armature naturelle du territoire avec :

- *La mise en valeur de la qualité des milieux naturels, composantes de la « Trame Verte et Bleue » territoriale, dans un projet qualitatif global*
- *La restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue au sein des espaces ruraux et urbains. Cela peut passer par des actions de renaturation ou de renforcement de la trame bocagère existante*
- *La végétalisation des espaces publics et privés qui au-delà de l'intérêt que cela représente pour la biodiversité permettra aux espaces urbains de s'adapter aux effets du changement climatique (îlots de chaleur, accélération du ruissellement provoquant des inondations...)*

Des paysages variés et identitaires soumis à des dynamiques et des logiques nouvelles

Le territoire se caractérise par des paysages variés et identitaires soumis à des dynamiques de préservation et de valorisation, encadrées par deux documents clés : la charte de PNR Vallée de la Rance - Côte d'Émeraude et le plan de gestion UNESCO Mont-Saint-Michel et sa Baie. Les transformations paysagères se concentrent autour des bourgs et des villes, influencées par les extensions urbaines, résidentielles ou économiques, tandis que les paysages perçus le long des routes ont peu changé depuis 2017. Dans l'espace rural, le développement agricole implique une transformation des paysages, notamment par la création ou l'extension des bâtiments agricoles (serres, hangars, silos, fosses, unités de méthanisation). Enfin, l'accélération prévue des installations d'énergies renouvelables (éolien, photovoltaïque) pourrait avoir des impacts potentiels sur les paysages.

ENJEUX PARTAGÉS

Valoriser la diversité et la qualité paysagère du territoire. Les paysages du territoire sont un atout, tant du point de vue du cadre de vie, que de l'attractivité touristique et démographique. L'aménagement de l'espace doit permettre d'en conserver toute la qualité. Cela concerne :

- *l'identité des grands paysages et des points de vue emblématiques du territoire*
- *les aménagements qui participent à maintenir des paysages de haute qualité*
- *les éléments patrimoniaux tant bâtis que naturels*
- *les dynamiques d'évolutions des paysages qu'il faut anticiper et accompagner, notamment aux interfaces entre les espaces urbains et ruraux, en lien avec la pérennisation des limites des agglomérations (du fait des objectifs de trajectoire vers le zéro artificialisation nette), dans le cadre de la requalification des entrées de ville, de la montée en puissance du renouvellement urbain, ou du développement des énergies renouvelables...*

Les enjeux en termes de logements et d'équipements

Une croissance démographique récente plus soutenue avec un début de rééquilibrage vers les pôles et un vieillissement notable de la population

Depuis le milieu des années 2010, la population connaît un regain de croissance grâce à un solde migratoire positif, bien que cette hausse soit inférieure aux prévisions du SCoT de 2017 (les logements construits, voir ci-après, ont accueilli de nouveaux ménages, mais le solde naturel négatif (-0,2 % entre 2014 et 2020) a atténué la croissance démographique). Un rééquilibrage est observé entre les pôles urbains, les communes rurales et périurbaines, avec un regain d'attractivité pour Saint-Malo. Cependant, un déséquilibre Est/Ouest persiste, marqué par une décroissance démographique dans de nombreuses communes de l'Est entre 2014 et 2020. À l'avenir, selon l'INSEE, la population dans le périmètre du SCoT continuerait de croître, mais de manière moins rapide, freinée par un solde naturel négatif en raison du vieillissement de la population.

ENJEUX PARTAGÉS

Faire du SCoT un document à même d'orienter les dynamiques démographiques avec plus d'opérationnalité, et tenir compte des évolutions sociodémographiques en cours : desserrement des ménages, vieillissement de la population, migration résidentielle en lien avec l'attractivité du territoire, dynamique spécifique du littoral...

Une offre de logement en progression mais un marché encore plus en tension accentuant les difficultés d'accès au logement pour une partie de la population

Avec environ 1 730 logements commencés par an en moyenne entre 2017 et 2023, la dynamique de la construction neuve récente est importante malgré des disparités territoriales. La faiblesse du taux de vacance de longue durée (supérieure à 2 ans) témoigne d'un marché immobilier sous tension que l'augmentation plus rapide des résidences secondaires et des meublés touristiques de courte durée accentue. En conséquence, l'accès au logement devient de plus en plus difficile pour les habitants permanents.

L'offre de logement social progresse, mais reste insuffisante face à la demande croissante, ce qui s'ajoute à une forte tension sur le marché locatif privé. L'accès au logement est de plus en plus contraint par la hausse des valeurs immobilières, tant dans le neuf que dans l'ancien, avec une explosion des prix sur le littoral. Cette situation aggrave les difficultés de recrutement pour les employeurs, notamment pour les travailleurs saisonniers. Par ailleurs, un nombre important de logements nécessite des rénovations énergétiques, un enjeu majeur pour le parc locatif privé, plus exposé au risque de sortie du marché. Ces rénovations sont essentielles pour réduire la précarité énergétique, qui touche particulièrement les ménages les plus vulnérables.

ENJEUX PARTAGÉS

*Répondre aux besoins importants de logements, dans un territoire en tension, en favorisant les résidences principales et le logement abordable
Accompagner une production de logements diversifiée pour favoriser le renouvellement de la population et la mixité sociale*

Une production de logement plus variée, collective et dense mais pas encore à la hauteur des attentes actuelles et futures en termes de densité urbaine et de gestion économe de l'espace

Malgré les efforts réalisés par les communes et les aménageurs pour limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, celle-ci reste conséquente, en particulier pour répondre aux besoins en habitat. Une tendance vers des opérations de logements plus denses, caractérisées par des parcelles réduites et des formes bâties compactes, est perceptible, mais elle reste insuffisante pour atteindre les objectifs de densité initialement fixés par le SCoT de 2017.

ENJEUX PARTAGÉS

Réinventer les formes urbaines, dont celui de la maison individuelle, pour optimiser l'utilisation des espaces disponibles tout en préservant l'identité des centres et des quartiers, en tenant compte de la taille et la configuration de la commune et en prévoyant des espaces extérieurs individuels et collectifs compatibles avec le ZAN

Une offre d'équipements et de services satisfaisant les besoins de la population, géographiquement concentrée au nord-ouest mais avec une bonne couverture de proximité au sein des pôles secondaires et des communes rurales et périurbaines

Le territoire présente des fonctions de centralité affirmées par le pôle de Saint-Malo et le réseau de petites villes qui maille le territoire (Pleurduit, Dol-de-Bretagne, Combourg, Cancale, Dinard...). Des pôles comme Mesnil Roc'h ou Pleine-Fougères, restent à consolider au regard de l'offre d'équipements et de services qu'ils pourraient offrir à la population.

ENJEUX PARTAGÉS

Adapter l'offre d'équipements et de services aux besoins de la population dans un souci d'équilibre du territoire et en anticipant les défis du vieillissement et de la perte d'autonomie

Le SCoT doit pouvoir prévoir les équipements structurants et de services au regard des évolutions démographiques, économiques, sociales et culturelles prévisibles et projetées (vieillesse, usages du numérique, nouvelles mobilités, pratiques récréatives, tourisme...). Il convient de distinguer les équipements structurants, qui doivent être implantés judicieusement au plus près des pôles et avec une bonne accessibilité, des équipements et services de proximité qui doivent se répartir au plus près des lieux de vies.

Des besoins importants de mobilités quotidienne et touristique avec une forte dépendance à l'automobile et une offre de transport en commun inégale et peu utilisée sur le territoire

Le territoire se distingue comme un réel bassin de mobilité, avec des flux d'actifs fortement concentrés vers le pôle d'emplois de l'agglomération malouine. La dynamique démographique, l'allongement des distances de déplacement (liées à l'accès au logement, à la multipolarité et au tourisme) et les interrelations croissantes avec des territoires voisins comme Dinan et Rennes amplifient les besoins de mobilité. Cependant, la dépendance à l'automobile reste très marquée,

notamment pour les déplacements domicile-travail, souvent réalisés sans optimisation de l'usage des véhicules. Cette situation, combinée à une mobilité touristique plus intense, entraîne une forte hausse du trafic routier. Par ailleurs, l'offre de transport collectif locale apparaît insuffisante pour répondre aux besoins quotidiens, notamment dans un bassin de mobilité dépassant les limites intercommunales. En revanche, l'offre interurbaine par le train (TER BreizhGo) connaît une augmentation notable de sa fréquentation dans les gares du territoire. L'ambition de la Bretagne est de doubler la fréquentation ferroviaire d'ici 2040 par le développement de l'offre TER, l'amélioration des fréquences, la création de nouvelles dessertes, la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'intermodalité des gares.

ENJEUX PARTAGÉS

Accélérer le report modal vers des déplacements décarbonés et organiser le territoire en conséquence en questionnant notamment le territoire sur :

- *les pratiques intermodales (ferroviaire/covoiturage/gares routières ...) et le rôle des pôles d'échanges multimodaux, notamment les gares, dans la structuration du territoire*
- *les principes d'une urbanisation économe en déplacements afin de pouvoir limiter l'usage individuel de la voiture;*
- *le développement des transports en commun (bus, car, train) et des connexions vers ceux-ci, en tenant compte des spécificités plus locales et des zones d'activités économiques d'importance*
- *le développement d'autres transports collectifs ou collaboratifs tels que le covoiturage ou l'autopartage*
- *le déploiement des modes de mobilité douce dont le vélo, via les pistes cyclables notamment.*

Les enjeux en termes économiques

Une dynamique économique forte avec des équilibres et déséquilibres encore présents

L'emploi a connu une croissance importante depuis plus de 20 ans (+ 15 000 emplois entre 1999 et 2019 soit + 32 %). L'organisation territoriale de l'économie demeure stable, avec des équilibres et déséquilibres maintenus : le pôle de Saint-Malo conserve son poids économique (46 % des emplois du territoire s'y trouvent), tandis que les communes rurales et périurbaines poursuivent leur développement tout en restant majoritairement résidentielles. Les pôles intermédiaires, comme Tinténiac et Pleurtuit, affichent un développement plus rapide, mais d'autres, tels que Mesnil Roc'h et Pleine-Fougères, peinent à s'affirmer. Parallèlement, les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail se sont intensifiés et allongés, soulignant les enjeux de mobilité dans la structuration territoriale.

ENJEUX PARTAGÉS

Poursuivre le développement économique et répondre aux besoins des entreprises en garantissant un maillage équilibré du territoire et en maintenant une économie de proximité attractive. Les vocations des cœurs de bourg et centres-villes doivent se diversifier pour renforcer leur mixité fonctionnelle et répondre aux besoins de l'économie locale dans une logique de proximité et de revitalisation du territoire.

Une attractivité économique multifacette et des spécificités fortes d'un territoire entre terre et mer

Depuis la dernière révision du SCoT en 2017, le paysage économique du territoire est resté stable, avec des secteurs consolidant leurs spécificités géographiques. L'économie, portée par l'économie présentielle (services, bâtiment et travaux publics, artisanat) et un tourisme en expansion, y compris hors période estivale et vers l'arrière-pays, a montré une résilience face aux crises. L'industrie progresse régulièrement grâce à des productions diversifiées et des entreprises de tailles adaptées (7 600 emplois en 2019). L'aéroport est support de fonctions industrielles,

de maintenance et d'aviation d'affaire. L'attractivité croissante des services accentue la tertiarisation de l'économie et les besoins en bureaux. Le territoire, 4^e pays breton pour les emplois liés à la mer (5 900 emplois en 2020), bénéficie d'implantations littorales et rétro-littorales et d'un port d'importance à Saint-Malo dont le développement est stratégique pour la Région, notamment pour le renforcement et la décarbonation des chaînes logistiques. Des besoins croissants de main-d'œuvre se dessinent dans la santé, les services aux seniors, le numérique, et la construction/rénovation.

ENJEUX PARTAGÉS

Répondre aux besoins spécifiques de l'économie notamment en matière foncière et immobilière tout en tenant compte de la sensibilité environnementale des secteurs où elles sont implantées.

Soutenir le développement des activités liées à la mer et au tourisme, par une appréhension fine des projets : Le territoire possède une façade maritime d'exception et source de développement. Le SCoT est une occasion unique pour la valoriser de manière cohérente, dans le respect de l'environnement et de la loi « Littoral » :

- *Prendre la mesure du littoral comme espace vivant et productif en engageant une lecture SCoT de la loi « Littoral » ;*
- *Approfondir les connaissances des activités maritimes pour permettre leur développement en mer en soutenant leur développement à terre ;*
- *Avoir une approche touristique globale pour un desserrement de la pression touristique littorale et une diffusion de la dynamique touristique et de loisir à l'échelle du pays.*

Un développement économique qui a mobilisé des surfaces importantes au sein des zones d'activités

Les zones d'activités économiques (ZAE) constituent les principaux lieux d'accueil des activités économiques, y compris pour les bureaux, notamment sur les sites structurants mixtes. Ces zones, représentant une surface importante et accueillant

de nombreux emplois et activités diversifiées, se situent à des emplacements stratégiques liés aux pôles urbains et à une bonne accessibilité routière, avec une forte concentration autour de Dinard et Saint-Malo. Les zones commerciales jouent également un rôle majeur en termes d'emploi, de surface et de dynamisme. Cependant, le développement des bureaux reste principalement orienté vers les grands pôles urbains, souvent en périphérie et peu en centralité. Ce modèle d'aménagement, encore fortement consommateur d'espace, engendre des tensions foncières dans un contexte de réduction des surfaces artificialisées (ZAN), une concurrence accrue avec les marchés fonciers urbains (habitat, équipements publics), et une faible dynamique d'optimisation et de densification des espaces existants.

ENJEUX PARTAGÉS

Inventer de nouveaux modèles d'aménagement pour constituer une offre foncière renouvelée pour l'accueil ou le développement des activités économiques sur des sites dédiés. Pour un développement économique équilibré, il est essentiel d'avoir une vision globale et cohérente de l'offre disponible avant d'aménager de nouvelles zones d'activités. L'aménagement doit renforcer les sites existants, assurer une bonne proximité et desserte avec les zones résidentielles, et soutenir l'armature territoriale souhaitée. Il est également nécessaire d'optimiser et densifier le foncier économique, tout en favorisant la mutualisation des espaces, bâtiments et services. Enfin, de nouveaux modèles d'aménagement et outils fonciers doivent être développés en collaboration avec les acteurs économiques pour répondre aux défis actuels et futurs.

Une économie primaire structurante mais confrontée à des enjeux climatiques

Le territoire agricole des Communautés du pays de Saint-Malo est dominé par les cultures, qui occupent près de 60 % des terres, avec des spécificités comme la production légumière et l'élevage. La ceinture légumière de Saint-Malo, filière spécifique locale du fait de terres non gélives en bord de mer, connaît une croissance des productions en agriculture biologique. Bien que la perte de surface agricole ait ralenti, elle reste affectée par les constructions et aménagements agricoles. Le nombre de sièges d'exploitation a fortement diminué depuis 20 ans, mais une

récente dynamique d'installations, soutenue par les politiques publiques, émerge face à l'enjeu de transmission lié au vieillissement des chefs d'exploitation. Le territoire dispose d'un écosystème alimentaire puissant, reliant exploitations agricoles, services associés (fournisseurs, vétérinaires, machinisme) et industries agroalimentaires, qui dynamise l'économie locale, notamment dans les pôles d'emploi. Le pays couvre largement ses besoins alimentaires théoriques, mais fait face à des enjeux de qualité de l'eau et d'adaptation au changement climatique, particulièrement pour la conchyliculture, la pêche professionnelle et de loisirs.

ENJEUX PARTAGÉS

Donner les perspectives nécessaires au maintien, à l'adaptation et au développement de l'agriculture notamment pour répondre aux besoins alimentaires locaux. Le territoire agricole n'est pas une variable d'ajustement foncier. Il doit structurer durablement le territoire. Le SCoT doit pouvoir favoriser le maintien des terres agricoles, préserver l'intégrité fonctionnelle des grands espaces agricoles en limitant les conflits d'usage et faciliter la transmission des exploitations.

Une offre commerciale qui s'est fortement développée, notamment à l'Ouest, mais dont l'organisation se trouve bousculée par les nouvelles pratiques et nouveaux modes de distribution

Sur le territoire, la croissance des emplois et des surfaces commerciales a dépassé celle de la population ces 15 dernières années, avec un renforcement des pôles économiques comme Saint-Malo, Saint-Jouan, Combourg, Pleurtuit ou Dol-de-Bretagne, et un développement plus important à l'Ouest de la Rance avec la zone commerciale Cap Emeraude notamment. Le développement commercial s'est alors largement réalisé au sein de zones commerciales périphériques existantes ou créées. Bien que le e-commerce progresse fortement, son impact sur le commerce local reste limité à ce jour, sauf pour l'équipement de la personne. Les grandes surfaces perdent des parts de marché, nationalement, en Ile-et-Vilaine et localement. Dans le même temps, les commerces de proximité gagnent du terrain dans l'alimentaire mais reculent fortement dans le non-alimentaire.

ENJEUX PARTAGÉS

Les règles du commerce doivent être repensées pour s'adapter aux mutations profondes du secteur, aux défis environnementaux et à la nécessaire transformation des zones commerciales de périphérie. Il est essentiel de soutenir le renforcement des centralités tout en limitant la création dispersée de nouvelles surfaces commerciales hors de ces zones. La mutation des zones commerciales vers une mixité fonctionnelle intégrant habitat, commerce et services doit être encouragée, en veillant aux équilibres territoriaux entre pôles urbains, communes rurales et littorales, tout en répondant aux besoins spécifiques des différents secteurs. Enfin, les évolutions sociétales, notamment la démographie, les modes de consommation, les mobilités, la prise de conscience écologique et l'impact du tourisme, nécessitent une approche prudente pour anticiper les incertitudes et s'adapter aux besoins d'une population vieillissante.

Un territoire au croisement de besoins logistiques locaux et régionaux

Le territoire, bien qu'abritant le 3^e port de commerce breton, ne se situe pas au cœur des enjeux logistiques de la région (car essentiellement routiers) ce qui se reflète dans le faible poids du secteur dans l'économie locale. Deux axes routiers stratégiques, la RN 176 (liaison Normandie/Bretagne) et l'axe Rennes-Saint-Malo, concentrent les principales activités de transport et d'entreposage, soutenues par les zones d'activités au sud de Saint-Malo qui appuient la ville et son économie. Les besoins en transport de marchandises et en immobilier logistique sont en forte progression, portés par la croissance du e-commerce, la dynamique démographique et économique, et l'augmentation des besoins des entreprises et de la population.

ENJEUX PARTAGÉS

Le développement de la logistique et de la logistique commerciale doit trouver des éléments d'encadrement dans le SCoT en intégrant des objectifs de durabilité, d'équilibre territorial et d'accès à une offre foncière calibrée et adaptée.

I – UNE ORGANISATION TERRITORIALE RÉPONDANT AUX PRINCIPES D'ÉQUILIBRE ET DE SOLIDARITÉ

Un pays ouvert sur les territoires voisins

Une entrée sur le territoire régional, qui s'appuie sur des infrastructures particulièrement structurantes

Limitrophe de la Normandie, le territoire est une porte d'entrée vers l'ensemble de la Bretagne, notamment pour les flux touristiques en provenance de la partie Nord de la France, mais aussi de l'Europe.

Structuré par deux grands axes routiers mais aussi deux voies ferrées et offrant de multiples liaisons à travers ses équipements portuaires et ferroviaires, le territoire est à la fois lieu de destination et de transit.

Les élus entendent maintenir ce rôle d'entrée en s'appuyant sur ses infrastructures existantes et en permettant leur développement. À ce titre, la valorisation de la route nationale 176 et la ligne ferroviaire Dinan / Pontorson, permettant notamment l'accès au Mont-Saint-Michel, est particulièrement stratégique.

Le projet prend également en compte l'opportunité des développements liés au réseau ferré, renforcée par la mise en service de la LGV en 2017, mais aussi les difficultés liées au franchissement de la Rance.

Véritable porte d'entrée maritime, notamment vis-à-vis du Royaume-Uni et des îles Anglo-Normandes, le territoire sera conforté dans cette fonction en intégrant les projets d'évolution des infrastructures portuaires.

Une place à conforter dans l'organisation régionale

L'échelle régionale joue un rôle important en matière d'aménagement du territoire notamment par son SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) approuvé en 2021 et modifié en 2024.

Tenant déjà un rôle notoire au sein de l'armature bretonne, les élus entendent conforter le positionnement du territoire, tant sur les aspects démographiques et économiques que sur l'image qualitative qu'il véhicule, en cohérence avec les objectifs et règles du SRADDET et notamment les ambitions qu'il fixe pour le territoire.

Conscient de l'intérêt du SCoT pour assurer ce rôle, les orientations inscrites dans le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) s'attacheront à permettre au territoire d'assurer son rôle au sein de la Bretagne. Les démarches InterSCoT ou la Conférence Régionale de Gouvernance de la politique de réduction de la consommation des sols, vecteurs d'échanges pour mettre en œuvre un projet régional cohérent, permettront également d'assurer une harmonie entre les objectifs locaux et leurs applications.

Une interrelation avec les territoires voisins fondée sur des échanges, sans dépendance

Dans un contexte où les concurrences territoriales sont de plus en plus globalisées, les élus du territoire visent à privilégier les relations avec les territoires voisins.

Les interrelations sont d'ailleurs nombreuses avec ces partenaires, vers ou à partir du territoire. C'est notamment le cas sur les déplacements domicile-travail, pour les flux touristiques ou pour la cohérence des continuités patrimoniales (le Mont-Saint-Michel et sa baie, ainsi que la Rance).

Une relation de proximité privilégiée avec Dinan Agglomération

Le territoire de Dinan Agglomération est très lié au fonctionnement de celui des Communautés du pays de Saint-Malo. Le fleuve joue un rôle identitaire important et implique, du fait des difficultés liées à son franchissement, des échanges étroits entre les communes situées sur la même rive.

Les relations sont particulièrement importantes avec la ville de Dinan, pôle principal de Dinan Agglomération, qui possède de nombreux équipements et services et dispose d'une offre d'emplois polarisante à l'échelle locale.

Les interrelations entre les deux territoires sont déjà effectives en matière d'organisation des équipements sanitaires (le groupe hospitalier Rance Émeraude et le Territoire de santé rassemblent en partie les deux territoires), judiciaire (le tribunal de Grande Instance de Saint-Malo couvre les deux territoires) ou la continuité des leurs espaces maritimes et littoraux.

Il est souhaité à travers le projet stratégique, renforcer les liens avec le territoire de Dinan agglomération, dans une optique de complémentarité.

La Baie du Mont-Saint-Michel, un arc touristique stratégique

Reliant plusieurs sites touristiques d'intérêt national, la Baie du Mont-Saint-Michel est un atout indéniable pour le territoire. Structurée par la voie ferrée et par la RN 176, la connexion revêt des enjeux économiques et touristiques importants.

La Baie du Mont-Saint-Michel concerne trois territoires sur lesquels il y a un SCoT. Les élus s'attachent, dans le cadre d'une démarche InterSCoT, assurer une cohérence avec ces deux territoires et mettre en œuvre une approche commune quant à la valorisation du Mont Saint Michel et de sa baie.

Le rapport à ce site emblématique se traduit également par une bonne organisation de l'approche touristique du pays et notamment des flux associés.

Une attractivité réciproque avec l'agglomération rennaise

Les échanges avec l'agglomération rennaise sont nombreux. L'attractivité est réciproque entre les deux principales villes du département. Cela s'illustre notamment par la fréquentation du TER qui relie les deux polarités.

Le SCoT tient compte de ces échanges afin d'assurer un développement cohérent, notamment sur les aspects économiques et sur les migrations domicile-travail, mais aussi sur les flux touristiques locaux et sur la mobilité liée aux études.



Illustration 5 : Canal d'Ille-et-Rance, trait d'union entre les pays de Rennes, Dinan et Saint-Malo

(© Audiar)

Des échanges avec le pays de Fougères

Dans l'optique de maintenir les échanges entre la frange Est du territoire et le pays de Fougères, le SCoT les élus du territoire entendent valoriser à la fois les relations de proximité entre les deux pays, mais aussi l'axe structurant entre Dol-de-Bretagne et Fougères, que constitue la route départementale 155.

Mettre en œuvre un projet « sur mesure », qui valorise les diversités territoriales

Assurer l'équilibre du projet et faire une force de la diversité du territoire dans un esprit de solidarité

L'analyse territoriale a mis en avant une très forte diversité des secteurs qui composent le territoire dans de nombreux domaines (sociologiques, économiques, paysagers, tendanciels...), s'illustrant parfois par des contrastes très affirmés.

Le SCoT s'appuie sur cette diversité, pour mettre en avant un projet qui ne dénature par les identités locales mais assure la cohérence à l'échelle des Communautés du pays et la solidarité entre ces composantes.

La recherche d'un équilibre dans l'aménagement du territoire est en ce sens très importante. Il ne s'agit pas d'avoir des objectifs similaires partout, mais de rechercher une équité territoriale, une solidarité, ayant pour but que toute partie du territoire ait les moyens de se développer, parfois en infléchissant certaines dynamiques observées.

L'équilibre s'entend à toutes les échelles de réflexion (grands secteurs géographiques, communes, centres-bourgs et extensions...). Les grands principes d'équilibre qui guident le projet sont les suivants :

- **Équilibre entre les espaces urbains, naturels, agricoles et forestiers** : détaillé dans le premier chapitre du PAS et qui répond notamment aux principes généraux du code de l'urbanisme dont les collectivités publiques ont la responsabilité ». ¹

- **Équilibre entre les grands secteurs géographiques du territoire** et notamment entre :
 - le Nord-Ouest, densément peuplé, avec l'offre d'équipements et de services associés, mais des dynamiques démographiques modérées ;
 - le Sud et plus particulièrement le Sud-Ouest, qui connaît les dynamiques démographiques les plus fortes ;
 - l'Est du pays qui se caractérise par davantage de ruralité mais observe un développement autonome, constant et modéré.
- **Équilibre au sein de chaque territoire communautaire**, notamment selon les rôles identifiés dans l'armature territoriale. Il s'agira d'envisager que toutes les communes puissent se développer de manière raisonnable, sans que cela soit préjudiciable aux polarités qui assurent une fonction structurante.

Cette recherche commune d'équilibre et de solidarité se traduit par un ensemble de « droit et devoirs » pour les Communautés et les Communes du pays de Saint-Malo.

Rechercher un développement qui pourra s'adapter aux changements à venir

Se projeter sur le moyen et long terme, c'est anticiper l'avenir, alors même qu'il n'est pas prévisible. La philosophie du projet de territoire des Communautés du pays de Saint-Malo est de mettre en œuvre un aménagement qui pourra s'adapter aux différentes évolutions sociétales, économiques et environnementales.

Le diagnostic a mis en avant des opportunités de développement à saisir pour le territoire, mais aussi des menaces. Assurer l'« adaptabilité » du projet c'est avant toute chose fixer des orientations et des objectifs pour que le projet soit viable même en cas de difficultés économiques et sociales.

Ainsi, les objectifs du DOO s'attacheront à mettre en place des outils qui répondent à la fois aux enjeux d'aujourd'hui et à ceux de demain.

¹-Article L101-2-du Code de l'Urbanisme.

En outre, les objectifs du DOO sont adaptés aux évolutions démographiques et intègrent une notion de phasage progressif, lié à la capacité des territoires à accueillir de la population ou à assurer un développement économique. De même, la réversibilité de certains aménagements est anticipée, à l'image du retour à l'état agricole ou naturel des carrières.

Enfin, le SCoT doit avoir la capacité d'assurer la résilience du territoire face aux effets du dérèglement climatique et la lutte contre ce dernier, en réduisant notamment fortement les émissions de gaz à effet de serre issus du territoire ou importés.

Une armature territoriale qui s'appuie sur toutes les composantes du territoire

Le SCoT est un projet fédérateur pour les Communautés du pays de Saint-Malo. Dans un esprit de solidarité, chaque commune participe au développement du territoire et doit pouvoir assurer un rôle dans son organisation.

Chaque partie de territoire est différente et n'a pas le même rôle à jouer au sein de l'armature territoriale. Certaines communes, en raison de leur niveau d'équipements, de leur niveau d'emplois, de leur diversité de logements et leur accessibilité ou de leur situation géographique, jouent des rôles, et possèdent des fonctions, différenciés.

Fort de ce constat, l'armature territoriale illustre la distinction des rôles qui permettra, dans le DOO, de traduire la manière dont chacun peut assurer ses fonctions dans les meilleures conditions, en associant aux objectifs du projet, des droits et des devoirs. Certains de ces droits et de ces devoirs doivent être partagés par toutes les communes, d'autres pas.

Les communes du territoire se distinguent également par une diversité de contextes physiques et environnementaux, dont certains invariants représentent les qualités et ressources environnementales du territoire qui se traduisent dans le DOO par des objectifs associés. Le caractère littoral doit notamment être particulièrement reconnu pour les communes concernées, à la fois comme un atout mais également comme apportant un certain nombre de contraintes.

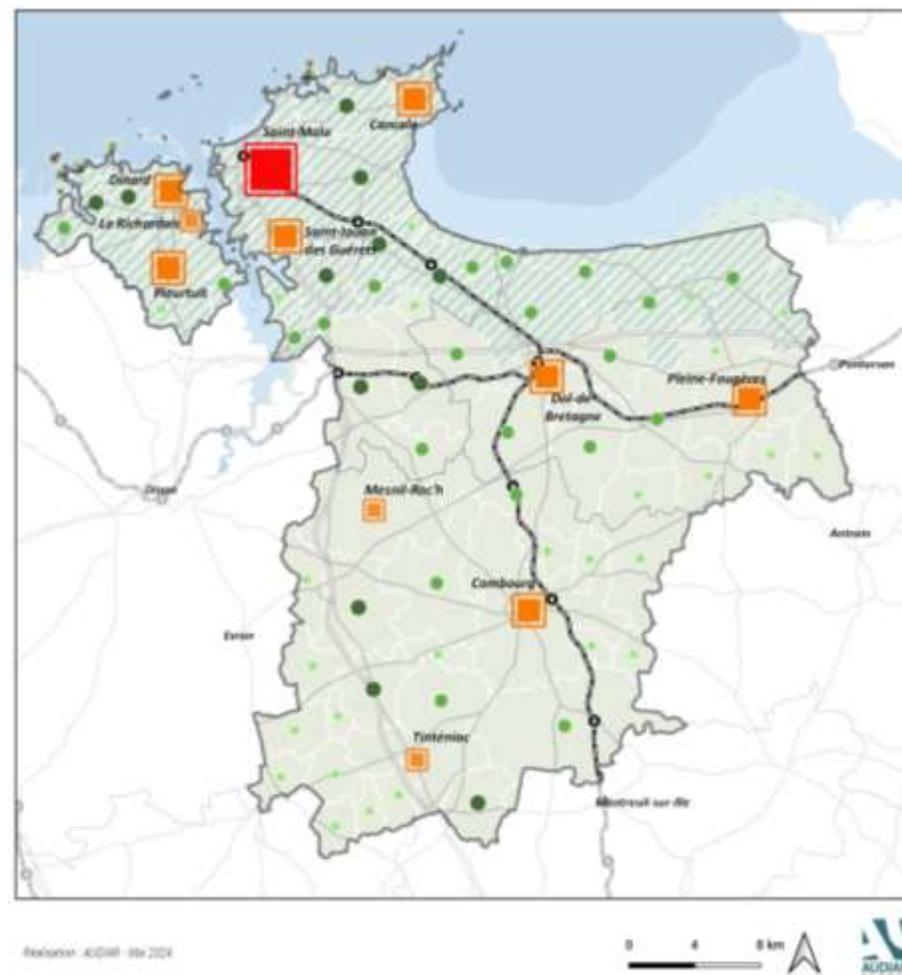
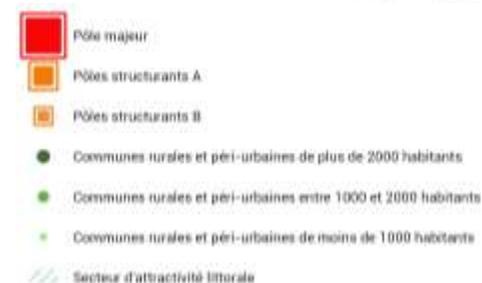


Illustration 6 : Carte de l'armature territoriale du territoire



Quatre rôles sont définis au sein de l'armature territoriale :

- **Le pôle urbain majeur**, Saint-Malo, qui au-delà des fonctions très structurantes, assure également des fonctions de rayonnement du territoire au-delà de ses frontières.
- **Les pôles structurants de niveau A**, qui assurent l'ensemble des fonctions structurantes. Ils sont au nombre de sept :
 - Cancale
 - Combourg
 - Dinard
 - Dol-de-Bretagne
 - Pleine-Fougères
 - Pleurtuit
 - Saint-Jouan-des-Guérets.
- **Les pôles structurants de niveau B**, qui, au-delà de l'ensemble des fonctions de proximité, permettent de relayer sur l'ensemble du territoire, certaines fonctions structurantes. Ils sont au nombre de trois :
 - La Richardais (associé aux pôles de Dinard et Pleurtuit)
 - Mesnil Roc'h (associé au pôle de Combourg)
 - Tinténiac (associé au pôle de Combourg).
- **Les communes rurales ou périurbaines**, qui assurent certaines fonctions de proximité et participent aux fonctions économiques et résidentielles. Elles sont au nombre de 59.

Au-delà de l'armature territoriale, des objectifs différenciés peuvent également s'expliquer par certains critères géographiques ou de desserte, pour préciser et adapter certains objectifs aux réalités communales et territoriales, à titre d'exemple :

- capacité d'accueil renforcée des secteurs desservis par des gares et autres pôles d'échanges ;
- distinction d'un secteur d'attractivité littorale pour les communes ayant une proximité au littoral et/ou une attractivité économique en lien avec la mer et le tourisme et/ou un marché immobilier impacté par les résidences secondaires et/ou une structure de population spécifique... ;
- seuil de population au sein des communes rurales et périurbaines : communes de plus de 2 000 habitants, communes entre 1 000 et 2 000 habitants, communes de moins de 1 000 habitants ;
- fonction économique du pôle structurant de Pleine-Fougères partagée avec les communes de Sains et de Saint-Georges-de-Gréhaigne, situées à proximité des échangeurs de la RN 176 ;
- etc.



Illustration 7 : En secteurs agricoles, urbains ou naturels, la diversité et la qualité des paysages appellent à maintenir des objectifs de qualité élevés

II – UN PROJET DURABLE QUI S’APPUIE SUR LES QUALITÉS ET RESSOURCES ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE

Préserver la diversité et la qualité paysagère qui façonnent l’identité du territoire

Du grand paysage au paysage quotidien, des objectifs de qualité paysagère comme fil conducteur du projet

Le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo se caractérise par une multitude de facettes paysagères, c’est ce qui en fait sa richesse et sa force.

Cette identité est forgée par un patrimoine naturel et paysager très riche (la Côte d’Émeraude, l’arrière-pays côtier, la vallée de la Rance, les marais, les polders, la plaine de Pleine-Fougères, le canal d’Ille et Rance, le bocage...) qui contribuent autant à la renommée du territoire que son patrimoine urbain, culturel et historique.

L’aménagement du territoire des Communautés du pays de Saint-Malo veille à préserver l’authenticité de ces paysages. Il doit assurer la pérennité de l’armature des grandes entités paysagères en leur reconnaissant une valeur patrimoniale. Les élus souhaitent que le SCoT soit garant de cette diversité des paysages, en assurant un développement qui puisse être harmonieux avec les caractéristiques locales tout en répondant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

La valorisation des paysages, du point de vue esthétique et écologique, peut se conjuguer avec les usages qui y sont pratiqués, en conservant tout l’intérêt touristique et social d’une telle démarche. En ce sens, la valorisation des paysages revêt un enjeu économique certain, qui se traduira par la possibilité de développer des activités économiques directement liées au contexte géographique ou au cadre paysager.

La volonté est que le SCoT veille à ce que l’ensemble du territoire s’illustre par un projet qualitatif sur le plan paysager. Certains espaces, plus sensibles aux évolutions urbaines, font l’objet d’une attention particulière, notamment les franges urbaines et les entrées de villes ou bords de route mais aussi les secteurs littoraux et touristiques. À ce titre, La Baie du Mont-Saint-Michel fait l’objet d’une réflexion spécifique à l’échelle des trois SCoT concernés afin d’avoir une traduction locale des réglementations patrimoniales nationales. La visée de cette réflexion est de valoriser au mieux le paysage de la baie et les covisibilités avec le Mont Saint-Michel, tout en s’assurant des possibilités de développement du territoire. Le territoire est aussi couvert partiellement par le Parc Naturel Régional (PNR) Vallée de la Rance - Côte d’Émeraude créé en 2024. Pour les communes concernées, les projets du territoire veillent à la bonne prise en compte de la Charte du PNR qui vise notamment à préserver et valoriser les patrimoines naturels et culturels.

Aussi, il est souhaité, pour favoriser la compréhension du paysage à large échelle, qu’une attention particulière soit portée aux points de vue majeurs, aux « fenêtres paysagères » le long des axes routiers ou aux principaux reliefs permettant des vues lointaines. Par ailleurs la mise en place du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) dans le cadre de la loi dite « Climat et Résilience » dessine des limites durables à l’urbain et pérennise des espaces de transitions.

Le patrimoine bâti, un marqueur du paysage à valoriser

Le patrimoine bâti du territoire, des Malouinières aux moulins, en passant par les bergeries, les puits, les calvaires et l’ensemble des monuments historiques, doit être valorisé. Il participe pleinement à la qualité des paysages et à l’attractivité touristique associée.

En assurant le maintien de perspectives visuelles, la préservation de bâtis remarquables ou d'éléments du petit patrimoine qui participent à caractériser les paysages, l'ambition est de conserver et valoriser une partie de ce qui fait l'identité territoriale.

La préservation des bâtiments remarquables doit toutefois s'accorder avec l'adaptation aux besoins récents ou à l'évolution des usages de la construction. À ce titre, il est souhaité que le SCoT encadre la requalification ou le changement de destination des bâtiments agricoles remarquables, qui ne perturberaient pas l'activité agricole.

Favoriser le développement de la biodiversité à travers la préservation de la trame verte et bleue et la nature en ville

Le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo est riche d'un patrimoine naturel diversifié présent de manière marquée sur la frange littorale, l'espace rétro-littoral et l'estuaire de la Rance, mais aussi disséminé sur l'ensemble du territoire au travers des vallées et vallons humides et boisés, ainsi que de multiples étangs, boisements et zones bocagères.

Ces éléments constituent la Trame Verte et Bleue du territoire, armature naturelle que les élus locaux souhaitent préserver, mais aussi valoriser et développer compte tenu de leurs nombreuses fonctions (espaces de loisirs et de tourisme, production agricole et de ressources naturelles, expansion des crues, adaptation face aux effets du changement climatique...).

En complément de la Trame Verte et Bleue, il s'agit aussi de favoriser sur l'ensemble du territoire la « nature ordinaire ». Dans cette optique, il convient de rappeler l'importance de l'agriculture qui doit être considérée comme l'un des acteurs principaux de la gestion durable de la Trame Verte et Bleue et de l'espace inter-trame.

Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité

Les réservoirs de biodiversité, constitués des zones d'intérêt écologique majeur, représentent les cœurs de la richesse écologique du territoire. Ces réservoirs sont prolongés et reliés entre eux par des zones de perméabilités écologiques, garantissant leur bon fonctionnement. Leur préservation est essentielle pour enrayer la perte de biodiversité à l'échelle du territoire et conserver la qualité de son cadre de vie. Les aménagements, activités ou usages projetés doivent se réaliser en préservant les réservoirs de biodiversité et leurs abords en interdisant notamment l'urbanisation et en limitant la présence d'espaces artificialisés (bâti, infrastructures...). Il s'agit donc de permettre le maintien et le développement d'activités favorables à leur entretien et à leur mise en valeur (tourisme, loisirs, agriculture, conchyliculture...) à condition que ces dernières ne remettent pas en cause leur équilibre écologique parfois fragile.

Une fois leur intérêt écologique et leur contour précis confirmés localement, ces espaces doivent faire l'objet d'une politique adaptée visant à leur préservation tout en permettant la pratique d'usages respectueux (ex : exploitation durable de la ressource en bois...) et une protection au sein des documents d'urbanisme.

Maintenir et restaurer les continuités écologiques

La Trame Verte et Bleue d'un territoire n'est pas constituée que de réservoirs isolés : elle est fondée sur un ensemble de continuités naturelles qui forment un maillage écologique permettant de relier ces zones d'intérêt écologique majeur et d'assurer la dynamique des écosystèmes. Sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo, ces continuités, où la perméabilité écologique est forte, sont de diverses natures reliées particulièrement à la densité bocagère et aux milieux humides. De plus, il convient de rappeler que le territoire dispose de nombreuses liaisons écologiques vers l'espace maritime et les territoires voisins : Vallée de la Rance, Vallée du Couesnon, Canal d'Ille-et-Rance, liaison bocagère avec le pays de Fougères...

La préservation des zones de perméabilité écologique forte du territoire contre la fragmentation et l'artificialisation est donc tout aussi essentielle que celle des réservoirs, dans l'objectif de maintenir la possibilité de libre circulation des espèces animales.

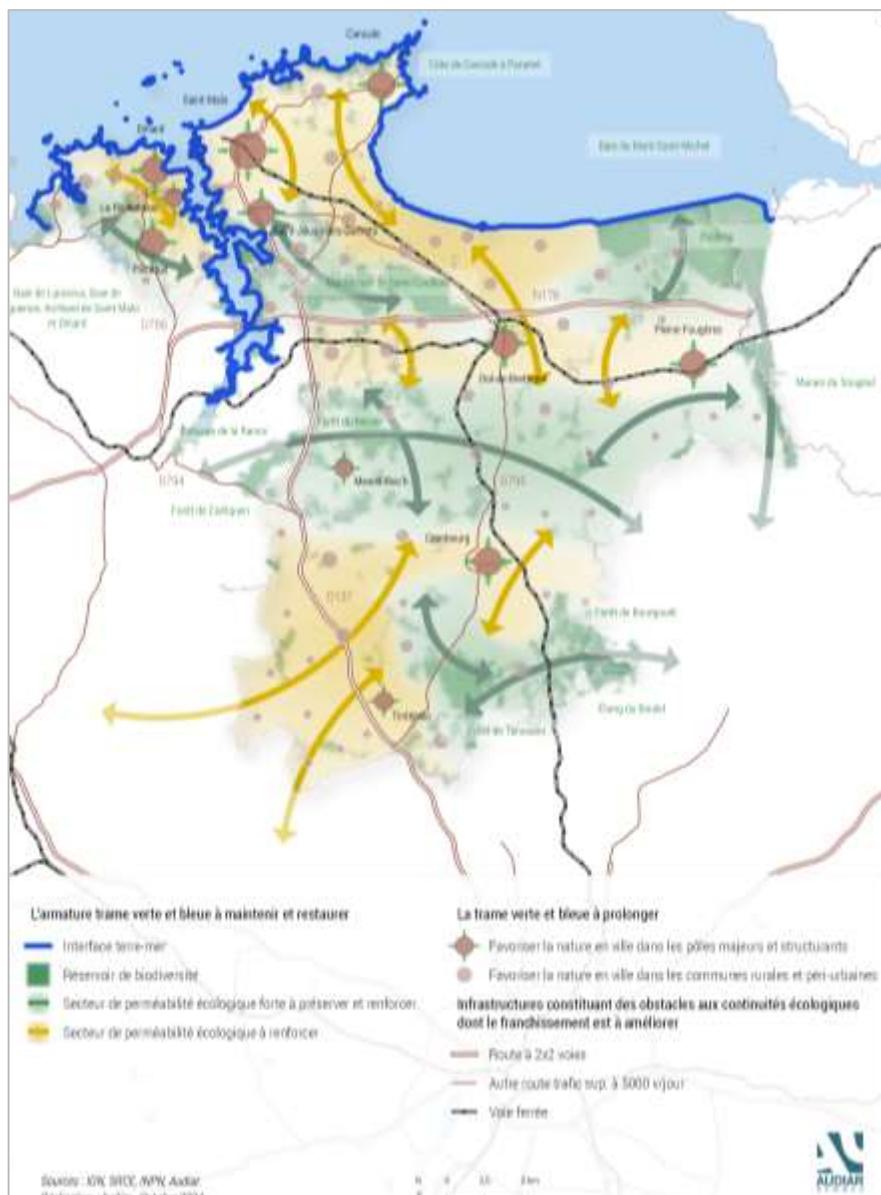


Illustration 8 : Orientations pour Trame Verte et Bleue du territoire

En complément, la volonté est de favoriser la restauration des zones de perméabilité écologique, dans les secteurs fragilisés ou discontinus.

Prendre en compte l'espace « inter-trame », support de la biodiversité ordinaire et encourager les nouvelles zones de perméabilités écologiques

Conscient qu'il ne faut pas limiter la biodiversité à la Trame Verte et Bleue principale, les élus du territoire souhaitent aussi promouvoir une meilleure prise en compte de la biodiversité ordinaire qui se retrouve de manière diffuse sur l'ensemble du territoire. L'enjeu porte donc sur la préservation des éléments naturels d'intérêt écologique comme les zones humides, les haies bocagères, les mares... sur lesquelles peuvent s'appuyer de nouvelles zones de perméabilités écologiques.

Les espaces de bocage sont particulièrement concernés et il est indispensable de les protéger et les renforcer notamment lorsqu'ils présentent un intérêt stratégique pour la protection et/ou la restauration de la qualité de l'eau ou pour la protection du réseau écologique. Les haies jouent en effet un rôle essentiel dans l'accueil et la diffusion de la biodiversité tout en assurant un rôle anti érosif, d'évacuation et d'infiltration des eaux. Ce rôle « d'éponge » en amont des zones inondables est un enjeu majeur.

Favoriser la présence de la « nature en ville » et identifier des espaces de désartificialisation

La maille naturelle du territoire traverse également les espaces urbains et favorise, selon la nature des espaces, la biodiversité locale. Les élus de Communautés du pays de Saint-Malo ont pour objectif de préserver et développer la « nature en ville » qui au-delà d'être favorable à la biodiversité permet :

- D'améliorer la qualité des paysages urbains et le cadre de vie. Les espaces ouverts urbains sont souvent des lieux de loisirs, d'activités physiques, de rencontres et de détente, voire de production alimentaire de proximité, essentiels à la santé et au bien-être des habitants.

- De permettre aux tissus urbains, en particulier les plus densément peuplés, de faire face aux effets du changement climatique (canicules, sécheresses, précipitations, extrêmes engendrant des inondations, etc.).
- d'assurer une meilleure gestion du grand cycle de l'eau (infiltration des eaux pluviales, limitation du ruissellement, qualité des rejets,...)
- d'améliorer les capacités de stockage de CO2 du territoire
- de répondre aux objectifs locaux de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) présenté aux pages suivantes par des actions de désartificialisation ou de renaturation. Ces espaces doivent contribuer prioritairement au renforcement de la Trame Verte et Bleue territoriale, à la reconversion de secteurs exposés aux risques et nuisances, ou à l'amélioration du fonctionnement hydrologique du territoire.



Illustration 9 : Au-delà de la trame verte et bleue, la biodiversité trouve sa place sur l'ensemble du territoire

(© Audiar)

Limitier les pollutions lumineuses et préserver la trame noire

La « trame noire » constitue le ou les espaces où la pollution lumineuse des activités humaines est inexistante, limitée ou réduite. Sa préservation globale est un enjeu pour éviter les effets néfastes de l'éclairage nocturne, qu'il soit public ou privé, sur la santé humaine et sur la biodiversité. Le déploiement d'une trame noire consiste en l'identification des continuités écologiques peu exposées à la pollution lumineuse ainsi qu'en la reconquête de secteurs où l'éclairage artificiel doit être réduit.

Le déploiement d'une trame noire permet également de réduire les consommations d'énergie. Dans une démarche de sobriété et d'économie, de nombreuses collectivités ont d'ailleurs déjà commencé à réduire l'éclairage nocturne : ces mesures doivent être poursuivies et amplifiées.

Gérer durablement la ressource en eau et assurer la protection des milieux aquatiques

L'un des principes fondateurs du SCoT repose sur la recherche d'un équilibre territorial entre les ressources locales et les besoins locaux. Le développement durable des Communautés du pays de Saint-Malo passe donc par une gestion raisonnée et pérenne de ses ressources naturelles essentielles que sont l'eau, l'air, le sol, le sous-sol et l'énergie.

Tout d'abord, l'eau occupe une place particulière sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo, territoire sillonné par de nombreuses rivières et cours d'eau (le Frémur, le Guyoult, le Canal d'Ille et Rance, le Couesnon...), scindé en deux par l'Estuaire de la Rance et ouvert au Nord sur la mer. Objet de multiples usages (activité conchylicole, pêche à pied, déplacement, agriculture, alimentation, biodiversité, baignade...), sa préservation et sa gestion durable constituent un enjeu majeur.

Deux grands axes peuvent être dégagés :

Qualitatif : les efforts d'amélioration de la qualité de l'eau sur le réseau hydrographique local doivent être poursuivis en favorisant la protection des cours d'eau et de leurs abords, mais aussi celles des zones humides et du bocage en écho aux dispositions établies par le SDAGE Loire-Bretagne et par les SAGE qui couvrent le territoire. La volonté des élus est également, au-delà de la simple protection, d'appliquer le principe « éviter-réduire-compenser » dans le cadre d'aménagements et qu'en dernier recours, des mesures compensatoires importantes soient mises en œuvre, à la hauteur des objectifs d'amélioration de la qualité de l'eau et de préservation de la biodiversité.

De même, cela passe par la recherche d'une gestion adaptée des eaux pluviales et des eaux usées, ainsi que la promotion de pratiques et d'équipements visant à réduire la pollution de la ressource en eau.

Il est prévu que le développement des Communautés et des Communes se fasse en adéquation avec leur capacité de collecte et traitement des eaux usées et des eaux pluviales en cherchant à réduire l'impact sur la qualité des cours d'eau, des différentes masses d'eau terrestres et des eaux de mer. Aussi, la capacité et la sensibilité des milieux récepteurs à accueillir les effluents tout au long de l'année, y compris en période d'étiage, doivent être prises en compte, avec une perspective des niveaux d'étiage des cours d'eau à 2050 et l'évolution de la qualité des eaux en mer.

Toutes ces actions déployées sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo permettront aussi d'agir sur la qualité des eaux littorales, principal exutoire du chevelu hydrographique local. À travers cet objectif, le SCoT répond à une gestion durable tant sur le plan social (cadre de vie, baignade, santé...), qu'économique (conchyliculture, pêche, tourisme...) et environnemental (biodiversité marine...).

La protection de la ressource en eau potable passe par la maîtrise par le SCoT et les différents documents d'urbanisme d'une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages d'eau.

Enfin, il est rappelé la nécessaire prise en compte des pollutions induites par la plaisance et le tourisme et encourage la mise en place d'infrastructures (aire de carénage, pompes de récupération des eaux usées) au niveau des principaux sites d'accueil de bateaux.

Quantitatif : dépendant des apports extérieurs en eau potable pour subvenir à leurs besoins, les Communautés du pays de Saint-Malo se doivent de mieux coordonner leurs politiques d'aménagement du territoire et de gestion équilibrée de la ressource en eau et ce, d'autant plus, dans un contexte d'accroissement démographique, de fortes sollicitations du réseau lors de la période estivale avec l'afflux de touristes et d'épisodes de sécheresse qui devraient être, à l'avenir, du fait des effets du dérèglement climatique, plus nombreux et plus longs. Si les interconnexions mises en œuvre avec les territoires voisins permettent de sécuriser une partie de l'approvisionnement, la ressource reste limitée sur l'ensemble des territoires qui la partagent.

Ainsi, le projet de territoire s'inscrit dans des objectifs partagés de maîtrise des consommations (sobriété des usages d'eau, réutilisations des eaux usées ou de pluie, efficacité du réseau...) et de recherche de nouvelles sources d'approvisionnement coordonnées avec les syndicats et collectivités en responsabilité en matière de production et de distribution d'eau potable. Les coopérations territoriales, notamment avec l'Est des Côtes d'Armor, sont alors essentielles.

Les capacités d'approvisionnement, en quantité et en qualité, et la gestion maîtrisée de la ressource en eau potable doivent par ailleurs mieux conditionner les actions d'aménagement et de développement du territoire.

Conforter le rôle structurant des pratiques agricoles

Avec près de 64 000 ha en surface agricole déclarée soit 60 % du territoire en 2020, l'agriculture participe pleinement à la composition et à la structuration du territoire et de ses paysages.

Au-delà du rôle économique de l'activité agricole, les pratiques observées participent à l'identité de terroirs de qualité et permettent de nourrir les populations locales avec des produits de qualité.

La diversité qui caractérise le territoire se lit à travers les spécificités locales qui offrent des potentialités agronomiques variées :

- secteur littoral au climat doux qui accueille maraîchage, production céréalière mais aussi agneaux des prés-salés (avec un classement Appellation d'Origine Protégée) ;

- au Sud du pays, les sols granitiques et schisteux sont propices à la production laitière et aux cultures fourragères associées, mais aussi à la production céréalière.

Le foncier agricole : une composante stratégique dans l'aménagement du territoire.

Le sol n'est pas extensible. Même si les polders ont permis, par le passé, de gagner des terres sur la mer, le projet d'aménagement stratégique du territoire doit aujourd'hui s'attacher à trouver la meilleure efficacité foncière possible et à maintenir suffisamment de terres pour conforter le développement agricole, tant en qualité qu'en quantité.

Accueillir de la population et des activités et avoir un développement urbain associé doit s'effectuer simultanément au développement agricole, qui permettra de nourrir les habitants d'aujourd'hui et ceux de demain. Même si les productions agricoles du territoire tendent davantage à distribuer les circuits locaux, de proximité, l'agriculture doit aussi satisfaire des besoins alimentaires extérieurs. Le pays fournit, par exportation, des denrées alimentaires à la Bretagne et aux différentes régions de France. Le Pays couvre donc plus que largement ses besoins alimentaires théoriques (jusqu'à 5 fois pour les légumes) et doit permettre de répondre davantage aux besoins locaux pour des questions de qualité d'alimentation et de limitation des émissions des gaz à effet de serre « importés ».

Le foncier agricole des Communautés du pays de Saint-Malo doit ainsi continuer à assurer le rôle de « socle » du territoire. Les élus locaux souhaitent protéger toutes les terres agricoles, dont celles peu utilisées ou en friche, en considérant les opportunités à venir du fait du changement climatique, qui amèneront une évolution des cultures, des modes de production et de l'organisation des exploitations. Les terres traditionnellement considérées comme peu fertiles ou de faible valeur agronomique pourraient en effet devenir plus précieuses à l'avenir et inversement.

L'espace proche du littoral sera particulièrement concerné par ces évolutions. Grâce à la proximité de la mer, la région bénéficie d'un climat doux, avec des hivers modérés et des étés frais. Ces conditions climatiques favorisent les cultures de

légumes frais en évitant les températures extrêmes. Dans le cadre des projets d'aménagement, une attention particulière est portée à l'intérêt de ces terres légumières et aux opportunités visant à leur développement vers des espaces qui, à l'avenir, leurs deviendront favorables.

L'agriculture comme liant entre les trames naturelles et les activités humaines

Lorsque l'on évoque les trames « Verte et Bleue », agricole et urbaine, il ne s'agit pas de les cloisonner ou de les diviser puisqu'elles s'imbriquent les unes dans les autres. Ainsi, la trame agricole participe à composer les continuités écologiques de la trame verte et bleue, tout comme y contribue la « nature en ville ».



Illustration 10 : Cultures de légumes dans la campagne périurbaine du territoire
(© Audiar)

Inscrire le territoire dans la transition énergétique et une trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050

Les élus des Communautés du pays de Saint-Malo entendent conjuguer développement et accélération de la transition énergétique du territoire.

Pour faire face à l'urgence climatique, la France s'est fixé un objectif très ambitieux : baisser de 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 par rapport à 1990, et atteindre la neutralité carbone en 2050. Ces objectifs sont un cadre commun. Ils doivent se décliner de manière cohérente aux différents échelons territoriaux. Pour prendre sa part, le territoire vise à réaliser les objectifs nationaux à son échelle. La complémentarité entre les Communautés du pays de Saint-Malo, aux caractéristiques distinctes, est essentielle et le SCoT permet de fixer un cadre commun qui pourra se traduire notamment au travers des plans climat- air- énergie territoriaux.

Renforcer la transition énergétique par la réhabilitation du parc ancien et l'efficacité énergétique des nouveaux bâtiments

À l'échelle du territoire, les bâtiments (secteurs tertiaire et résidentiel) sont responsables d'une part importante des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Il est donc nécessaire de favoriser en priorité la sobriété, puis l'efficacité énergétique. Cela concerne les nouveaux bâtiments, mais surtout le parc existant, qui représente l'essentiel des marges de manœuvre pour l'atteinte de la neutralité carbone en 2050.

Les projets de construction et d'aménagement doivent s'inscrire davantage :

- sur des principes d'implantation, d'organisation, de modes constructifs et de végétalisation permettant le confort en hiver (apports passifs, limitation des déperditions) et en été (fraicheur) ;

- dans la mise en œuvre de solutions énergétiques sobres et efficaces dans les modes constructifs, en considérant l'ensemble du cycle de vie du bâtiment ;
- sur les solutions fondées sur la nature pour adapter les zones urbanisées et les bâtiments au changement climatique ;
- sur le recours plus important aux matériaux à faible bilan carbone (matériaux bio sourcés, matériaux issus du réemploi, matériaux issus de matières recyclées locales) ;
- dans le développement des énergies renouvelables pour leur besoin propre et pour une production nouvelle localisée.

Accélérer la mobilisation des ressources énergétiques locales et renouvelables, à la hauteur des objectifs de décarbonation du territoire

En matière de production énergétique renouvelable, le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo a été l'un des précurseurs avec l'usine marémotrice de la Rance qui demeure toujours l'une des plus importantes au monde. Néanmoins, le territoire est fortement dépendant aux énergies fossiles pour son approvisionnement énergétique.

Afin de réduire cette dépendance, en complément des actions d'économie d'énergie, le SCoT promeut la valorisation des ressources énergétiques renouvelables locales dans le respect du cadre de vie. Le territoire dispose d'un potentiel varié de production d'énergies renouvelables, lié notamment à l'éolien, la méthanisation, le solaire et le bois-énergie ou les énergies marines.

Dans une logique de réduction des dépendances énergétiques, les élus insistent sur la nécessité de ne pas entraver le développement de ces énergies innovantes dont le déploiement permettra de répondre aux objectifs nationaux et régionaux de transition énergétique.



Illustration 11 : La chaufferie bois de Combourg. Elle alimente 10 bâtiments proches : complexe sportif, collège, gymnase, piscine, lycée, restaurant scolaire, centre de formation, école élémentaire, école maternelle et supermarché

(© Armor Ingénierie)

Maintenir et développer les capacités de stockage carbone

La préservation des espaces boisés (comprenant le bocage) et le reboisement à la fois des espaces agro-naturels (forêt, bocage) et des espaces urbains (espaces publics, parcs, jardins, etc.) sont encouragés pour maintenir et développer les capacités de stockage carbone du territoire.

Cette orientation politique rejoint celles de préservation et de renforcement de la biodiversité tout comme celle de l'adaptation aux effets du changement climatique (lutte contre l'érosion des sols, ralentissement du ruissellement des eaux, rafraîchissement des espaces urbains et ruraux, filière bois-énergie durable, qualité des paysages...).

Poursuivre la démarche de décarbonation des mobilités

Enjeu social et économique majeur pour un territoire, les mobilités font l'objet d'un chapitre dédié au sein du PAS. Les objectifs affichés visent à inscrire les politiques locales de mobilité dans la transition énergétique du territoire et l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 ; le transport routier émettant en effet un tiers des GES du territoire.

Les élus du territoire souhaitent agir en favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, avec pour principal levier, la diminution de l'utilisation individuelle de la voiture. La recherche d'une organisation territoriale limitant les déplacements va dans ce sens, notamment par l'évitement ou la diminution des besoins de déplacements quotidiens des actifs des bassins d'emploi malouin mais également rennais, pour rejoindre leur lieu de travail. Ainsi les principes de polarités, mais aussi de mixité fonctionnelle et de lutte contre l'étalement urbain, prônés dans le SCoT sont de nature à diminuer les émissions de gaz à effet de serre en limitant les besoins de déplacement. La politique de développement des transports en commun ou partagés (en utilisant la voiture autrement comme le covoiturage), des liaisons douces et des solutions multimodales, qui accompagne cette nouvelle armature territoriale vient compléter ce dispositif. Dans ce cadre, la valorisation du réseau ferré par et avec la Région Bretagne tient une place particulièrement importante, avec des gares mieux reliées aux liaisons douces et avec des aménagements permettant une meilleure intermodalité.

Préserver et valoriser les ressources du sous-sol

La volonté est aussi affirmée de garantir un approvisionnement durable en ressources minérales grâce au maintien de l'activité extractive présente de manière historique sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo. Cette production, axée principalement sur les roches massives comme le granit, permet en effet de subvenir aux besoins locaux et de réduire ainsi les distances de transport de ces matériaux. Pour être durable et acceptable, cette exploitation doit se faire bien entendu dans le respect de l'environnement, du paysage et du cadre de vie des riverains. Par ailleurs, une attention particulière doit être portée à la réhabilitation des carrières qui peuvent constituer une opportunité en tant que futur espace de nature (intégration possible à la TVB locale) et/ou de loisirs.

Enfin, il convient de souligner qu'en dehors de la protection stricte de la ressource et son exploitation durable, le SCoT favorise une urbanisation moins consommatrice en matériaux grâce à sa volonté de contenir l'étalement urbain, de favoriser un urbanisme plus « circulaire » – par le renouvellement et la densification des zones urbaines ou la reconversion d'espaces ou de locaux à d'autres fonctions telles que les zones commerciales – et en exigeant des projets d'aménagement et de construction davantage de matériaux issus de l'économie circulaire.

Assurer une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols en inscrivant le territoire dans une trajectoire d'absence d'artificialisation nette à partir de 2050

L'inscription du territoire dans une trajectoire de sobriété foncière visant à une absence d'artificialisation à partir de 2050 constitue l'une des orientations clés du SCoT des Communautés du pays de Saint-Malo. En limitant fortement et progressivement l'étalement urbain et l'artificialisation des sols et en réfléchissant de manière raisonnée et solidaire au développement du territoire, le SCoT apporte une sécurisation des espaces agricoles et naturels vitaux pour le développement durable du territoire.

Évoqué plus loin dans le PAS à travers son aspect économique, le foncier agricole constitue également une ressource rare et non extensible. La nécessité d'assurer sa préservation s'entend d'autant plus que l'accueil de nouveaux habitants et touristes induit une augmentation des besoins alimentaires associés.

Ainsi, compte-tenu du projet de développement précisé dans le PAS, les objectifs de sobriété foncière du SCoT visent d'abord à **réduire fortement la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF)** en comparaison avec la consommation passée mesurée de 2011 à 2021 (778 ha). En déclinaison du SRADDET Bretagne, elle ne dépassera donc pas :

- **461 ha** de 2021 à 2030 (10 ans), ce nombre intégrant la consommation d'espace effective avant l'approbation de la présente révision du SCoT ;
- 50 % de l'enveloppe maximale de la décennie précédente, **soit 231 ha de 2031 à 2040 (10 ans)** ;
- 50 % de l'enveloppe maximale de la décennie précédente, **soit 115 ha de 2041 à 2050 (10 ans)** permettant de réduire encore la consommation d'espace afin de ne plus consommer d'ENAF sans compensation après 2050.

Le SCoT, durant sa période d'application, s'inscrira dans ces objectifs définis en fonction des temporalités issues de l'application de la loi dite Climat et résilience.

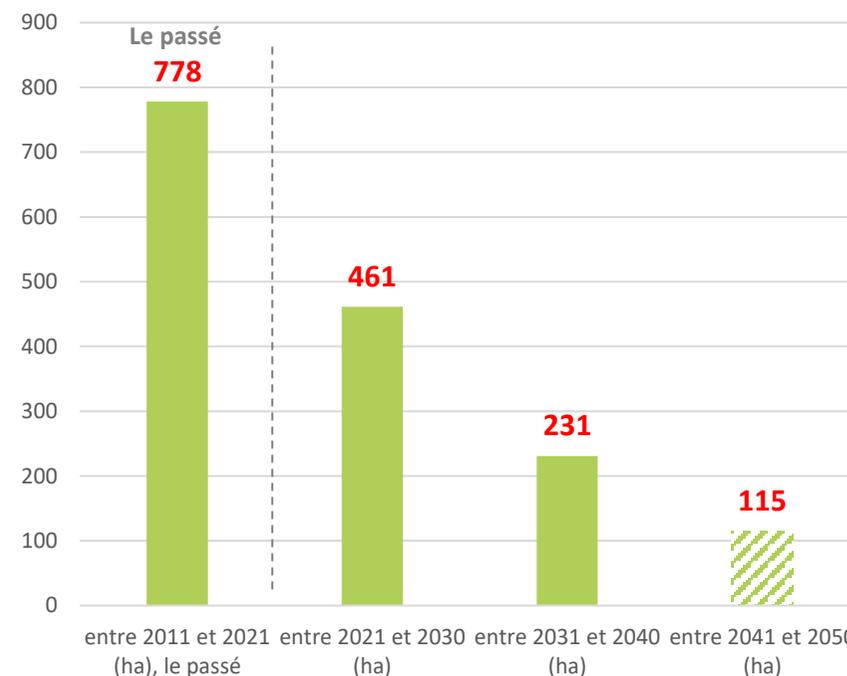


Figure 2 : Consommation passée d'espaces agricoles, naturels et forestiers, et objectifs du SCoT, par tranches de dix années, pour une gestion économe de l'espace limitant l'artificialisation des sols

Concernant l'artificialisation, le SCoT s'inscrit dans les objectifs régionaux précisés ci-après.

Extrait du SRADDET Bretagne : « Contrairement à la notion de consommation des ENAF, la notion d'artificialisation doit permettre en outre d'accroître la vigilance et la mobilisation sur la question de l'imperméabilisation et la construction au sein des espaces agricoles, ainsi que sur la question du maintien et du développement des espaces de végétation et de biodiversité au cœur des espaces urbanisés, dans une perspective de résilience et d'adaptation au changement climatique. Toutefois, les deux objectifs rappelés par la loi dite Climat et Résilience sont toutefois pleinement complémentaires, la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers représentant une très grande partie de l'artificialisation des terres bretonnes. La

réduction drastique de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers de Bretagne constitue donc la première étape indispensable à la lutte contre l'artificialisation et l'atteinte progressive du ZAN à l'horizon 2050. »

En outre, les élus locaux souhaitent que le territoire applique **par anticipation**, dans l'attente des textes législatifs précisant le cadre, l'outil cartographique et le degré d'application des outils de mesure, **une trajectoire de réduction globale du rythme d'artificialisation** correspondant à :

- une baisse de -50 % d'artificialisation « nette » entre 2031 et 2040 par rapport à ce qui a été observé lors de la période précédente ;
- une baisse plus importante encore entre 2041 et 2050 pour atteindre l'objectif absence d'artificialisation « nette » à compter de 2050 ;

... en considérant la définition de « nette » comme correspondant à la compensation liée aux actions de désartificialisation ou de renaturation et dont les surfaces doivent être prises en compte.

Ces objectifs s'appliqueront alors de manière combinée avec l'objectif de réduction de consommation d'ENAF précisé préalablement. Ils ne concernent pas la première tranche de dix ans (de 2021 à fin 2030) pour laquelle le SRADDET a fourni un objectif précis.

Les documents d'urbanisme locaux participent à cette trajectoire de sobriété foncière, à leur échelle et à leur échéance d'application.

Les leviers pour atteindre ces objectifs sont précisés plus loin dans le PAS et notamment dans les parties suivantes :

III- (...) « Assurer un développement, notamment de l'habitat, dans une perspective de sobriété foncière »

V- (...) « Calibrer une offre foncière adaptée aux besoins des entreprises et répondant aux objectifs de sobriété foncière ».

Composer l'aménagement du territoire en prenant en compte les risques et les nuisances

Soucieux de la qualité de vie de ses habitants et de leur sécurité, les élus des Communautés du pays de Saint-Malo ont pour ambition de lutter contre les différents risques et nuisances présents sur son territoire et de les intégrer dans les réflexions d'aménagement afin de diminuer l'exposition des populations en prenant mieux en compte les effets prévisibles -déjà ressentis ou visibles- du dérèglement climatique à long terme.

Planifier la résilience du territoire face à des risques et des nuisances dont la fréquence et l'intensité s'accroissent du fait du changement climatique

Le SCoT permet d'assurer la mise en œuvre du projet d'aménagement stratégique, dans le respect des réglementations et en recherchant à limiter l'exposition des populations et de beaucoup d'activités face aux risques naturels. Il prévoit des mesures de lutte et d'adaptation pour réduire la vulnérabilité du territoire.

Concernant plus du tiers des 70 communes composant le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo, le risque de submersion marine constitue le principal risque naturel identifié sur le territoire, phénomène qui s'accroît du fait de l'élévation inéluctable du niveau de la mer. La baie du Mont-Saint-Michel et ses polders, spécifiques au territoire, tout comme la ville de Saint-Malo, nécessitent une attention particulière face à ce risque.

Même s'il est plus limité par rapport à d'autres territoires littoraux, le recul du trait de côte, lié à l'érosion marine – elle aussi accentuée par l'élévation du niveau de la mer – doit également être pris en compte. Des retraits stratégiques pourront être mis en œuvre tels que la redéfinition du tracé de la route départementale côtière au niveau de l'Anse Duguesclin à Saint-Coulomb.

Dans ce cadre, les Communautés et les Communes du territoire doivent faire preuve d'anticipation en tenant compte des données scientifiques dont celles projetant l'élévation du niveau de la mer qui a une incidence sur les zones à risque de submersion marine et sur le trait de côte. Dans le cadre de la territorialisation du développement démographique et économique du territoire, le SCoT prend en compte ces risques et favorise un rééquilibrage vers les secteurs rétro-littoraux proches bien desservis par les voies routières.



*Illustration 12 : Marais de Dol, vue sur le Mont-Dol
(© Audiar)*

Autre risque naturel identifié, les mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles ou aux glissements de terrain doivent aussi être pris en compte dans la gestion de l'urbanisation afin de réduire la vulnérabilité des personnes et des biens.

Le risque inondation, bien que plus marginal, devra de même être intégré dans les réflexions en amont des projets d'aménagement et de construction, et les actions visant à réduire son ampleur privilégiées.

limiter l'exposition de la population aux risques technologiques

Cette prise en compte doit aussi inclure les risques technologiques présents sur le territoire, qu'ils soient liés à la présence de sites industriels sensibles, aux transports de matières dangereuses ou à la rupture de digues et barrages. Une fois encore, la sécurité des personnes doit être recherchée en veillant à la maîtrise de l'urbanisation à proximité d'activités engendrant des risques technologiques et l'implantation cohérente de ces mêmes activités dans l'optique de limiter l'exposition des populations.

œuvrer à l'amélioration de la qualité de l'air

Bien que difficilement mesurable à l'échelle du territoire du fait de l'absence de station de mesure sur l'ensemble du territoire, la qualité de l'air, en lien avec les modes de déplacements, doit aussi être intégrée dans la réflexion globale du SCoT car elle constitue une ressource naturelle, déterminante pour la santé des habitants, sur laquelle des actions d'amélioration sont possibles.

Les réflexions sur la qualité de l'air doivent donc aussi guider les choix d'aménagement du territoire. La première des orientations consiste à contribuer à la transition énergétique et à la neutralité carbone d'ici 2050 pour une meilleure qualité de l'air.

Objectif conjoint, tel que précisé plus dans le PAS, la réduction de l'usage individuel de la voiture thermique, en limitant des besoins de mobilité et en développant les transports collectifs, les liaisons douces, et le recours à la voiture électrique est un axe prioritaire de transition environnementale pour le territoire.

Afin de ne pas positionner les lieux de vie à proximité d'activités sensibles. La mixité entre les différentes fonctions qui animent le territoire doit aussi être recherchée dans une optique de synergie tout en évitant les conflits d'usage.

Le SCoT doit pouvoir également accompagner ou porter les mesures permettant d'améliorer la qualité de l'air intérieur des constructions existantes ou futures.

Lutter contre les nuisances sonores

Le bruit, s'il ne constitue pas un risque en soi, représente une nuisance à laquelle il convient de s'attacher dans l'optique d'améliorer le cadre de vie des habitants du territoire. Sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo, ces nuisances sont principalement liées aux infrastructures routières, ainsi qu'à la plateforme aéronautique de Dinard-Bretagne.

L'intégration de ces nuisances sonores, identifiées grâce au classement sonore des infrastructures routières et au Plan d'Exposition au Bruit (PEB), dans la réflexion d'aménagement doit donc conduire à la maîtrise de l'urbanisation aux voisinages de ces sources d'émissions. Les actions visant à la réduction des déplacements sont également des moyens de lutter contre les nuisances sonores.

Prendre en compte la pollution des sols dans l'aménagement

Potentielle source de nuisance voire de risque, les sites pollués et potentiellement pollués sont des éléments pour lesquels il doit être demandé une vigilance particulière lors de leur aménagement afin de s'interroger sur la compatibilité des éventuelles pollutions du sol avec l'occupation prévue.

Être le relais d'une politique de gestion de déchets efficace

Compte tenu de l'absence d'enjeu majeur relatif à l'aménagement et à la gestion des déchets sur le territoire (pas de nouveaux besoins d'équipements identifiés), le SCoT doit avant tout être le relais des objectifs et dispositions définis dans les plans régionaux et locaux de gestion des déchets en assurant leur bonne prise en compte par les collectivités compétentes.

À l'avenir, les élus souhaitent que les collectivités compétentes dans le cadre de leur action ou de leurs documents de planification, anticipent et contribuent à :

- La prévention et la réduction des déchets à la source en poussant au maximum les mesures en faveur de la prévention, de l'éco-conception, des approches d'économie circulaire, de réemploi et recyclage pour réduire le volume final de déchets à stocker au minimum.
- La consolidation et le développement des équipements de collecte et de tri adaptés et si besoin des capacités locales de recyclage et traitement des

déchets. Pour ce faire, les emplacements fonciers des installations existantes de traitement de déchets sont maintenus voire développés en fonction des besoins qui se feront jour.

- L'accompagnement des filières locales de valorisation et de transformation des déchets (dont les déchets du BTP) en ressource (nouveaux produits ou matériaux, valorisation énergétique...). Selon les potentiels et besoins du territoire, les emplacements fonciers sont prévus, notamment au sein des secteurs d'activités économiques du territoire, pour accueillir des installations adaptées en matière d'économie circulaire, de développement des matériaux biosourcés, de valorisation et d'écologie industrielle.
- La gestion de proximité des déchets verts à l'échelle du quartier et les modes d'aménagement favorisant la limitation de la production, en incitant notamment à l'exclusion des espèces invasives ou générant un excès de déchets verts.

Prendre en compte les effets du changement climatique

L'augmentation des températures, liée aux changements climatiques va entraîner sur le long terme des modifications visibles sur le territoire et nécessitera une adaptation des modes de vie. À ce titre, le SCoT doit limiter voire supprimer les facteurs aggravants et assurer les conditions nécessaires à un développement prenant la pleine mesure des effets induits par le réchauffement climatique.

De nombreuses orientations du PAS participent à lutter contre ce changement et à s'y adapter. En matière d'urbanisme et de déplacements, le SCoT permet d'œuvrer à une réduction des émissions de gaz à effet de serre à travers un recentrage et une intensification de l'urbanisation et une modification des modes de déplacements. En matière de gestion des ressources naturelles, le SCoT permet d'optimiser l'utilisation des ressources, pour réduire les conflits d'usage liés à l'eau (milieux, adduction d'eau potable, agriculture...) en cas de sécheresse. Le SCoT permet de soutenir l'activité forestière qui assure une adaptation des essences aux évolutions de température.

Enfin, les orientations concernant la végétalisation et la désartificialisation ou la renaturation, en ville notamment, ou les principes du bioclimatisme appliqués à l'urbanisme et aux projets de construction, doivent permettre de répondre aux enjeux de régulation de la température en milieu urbain dans le cas de fortes chaleurs (« îlot de fraîcheur »).

III – DÉVELOPPER ET ADAPTER LE PARC DE LOGEMENT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE TOUS LES HABITANTS EN S’INSCRIVANT DANS UNE TRAJECTOIRE DE SOBRIÉTÉ FONCIÈRE

Anticiper l’accueil démographique pour assurer la cohérence de l’organisation territoriale

Maintenir une qualité de vie appréciée par tous

Avant de prévoir l’accueil de nouveaux habitants, les grandes orientations du Projet d’Aménagement Stratégique s’attachent à préserver une qualité de vie agréable pour les habitants actuels de manière à assurer leur maintien sur le territoire dans des conditions optimales. L’arrivée de nouveaux habitants s’effectue en garantissant la qualité de vie des habitants actuels.

Pour ce faire, tout en préservant le cadre paysager, le PAS développe les grandes orientations permettant de répondre aux besoins des habitants actuels et futurs : création d’emplois, offre en logements adaptés et plus globalement maintien d’un niveau d’équipements et de services adaptés à tous, prise en compte du vieillissement de la population et des caractéristiques littorales du territoire...

Anticiper et répondre aux défis démographiques du territoire et produire une offre suffisante de logements

Le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo est un des plus attractifs de Bretagne. Cela s’explique notamment par son cadre littoral d’exception au nord, la proximité de la métropole rennaise au sud, et un réseau de villes et villages offrant dynamisme économique, culturel et touristique ainsi que des services et équipements de qualité.

Les élus locaux entendent permettre et accompagner l’accueil de nouveaux habitants. Le scénario démographique s’appuie sur différents défis que doit relever le territoire :

- le solde migratoire qui se poursuit dans le sillage de l’Est Breton, très attractif du fait de son économie, des fortes dynamiques de la métropole rennaise et de son cadre de vie, attirant de nouveaux habitants au-delà des frontières régionales ;
- les transformations sociodémographiques en cours : vieillissement de la population, part des jeunes actifs sans enfants encore importante, âge de mise en couple qui recule... avec pour incidence la poursuite de la baisse de la taille moyenne des ménages ;
- les particularités littorales du territoire avec une économie touristique importante et une part importante de résidences secondaires et meublés touristiques qui impactent l’offre de logements.

Le PAS s’appuie sur les hypothèses de croissance démographique de la région Bretagne s’inscrivant dans un scénario dit « Terre d’accueil et de développement » (*note INSEE n°122, agences d’urbanisme bretonnes, décembre 2023*) : dans un contexte national d’ouverture des frontières, la région est un territoire privilégié d’accueil de populations autant pour des raisons économiques que climatiques. Tous les territoires bretons en tirent profit avec des arrivées supplémentaires d’actifs. Les pôles universitaires bretons bénéficient aussi d’arrivées supplémentaires d’étudiants, tandis que les territoires littoraux continuent d’attirer une population de seniors à la recherche d’un cadre de vie agréable.

Dans ce scénario, les perspectives tiennent compte du maintien de la place du territoire au sein de l'espace régional et de son attractivité, à tous les échelons territoriaux. À l'échelle locale, les perspectives d'accueil démographique doivent trouver une déclinaison à la fois adaptée à l'organisation territoriale détaillée précédemment mais aussi justifiée au regard des enjeux et du contexte local.

Afin de permettre un aménagement et un développement équilibré du territoire, les objectifs de production de logements doivent donc permettre à l'ensemble du territoire de disposer d'un nombre suffisant de résidences principales, en anticipant les besoins liés :

- au **vieillessement de la population et aux phénomènes de décohabitation**. Le SCoT doit tenir compte de la diminution de la taille moyenne des ménages qui implique un besoin de création de nouveaux logements à population constante
- à la **croissance de population**, en grande partie liée à l'attractivité du territoire impliquant un solde migratoire positif, qui sera plus ou moins important en fonction du contexte économique, social et climatique



Illustration 13 : Le projet du SCoT passe par le maintien de la qualité de vie sous toutes ses formes

Assurer la cohérence de l'organisation territoriale

Prendre en compte le rôle de chaque commune

Pour mettre en œuvre l'organisation territoriale et assurer l'opérationnalité du projet, il est essentiel d'anticiper une production de logements qui puisse être déclinée, au regard de l'armature territoriale, au sein de chaque intercommunalité en tenant compte de la réalité de chaque commune.

Sur la base d'une programmation projetée du nombre de logements à l'échelle du territoire, les « capacités d'accueil » des communes, sont traduites dans le Document d'Orientation et d'Objectifs, au regard :

- **du rôle identifié dans l'armature territoriale²**, ainsi, toutes les communes doivent pouvoir disposer d'une offre de logements adaptée aux besoins ; celles qui jouent un rôle de polarité majeure ou structurante doivent renforcer leur fonction résidentielle à l'échelle du territoire ;
- **de la capacité physique du territoire à offrir du foncier**, tant en extension qu'en renouvellement, pour assurer la production de logement, en tenant compte prioritairement des risques qui pèsent sur une partie du territoire (submersions marines et recul du trait de côte, sites et paysages remarquables, loi Littoral...); les communes rétro littorales proches pouvant alors être renforcées dans une logique de repli ;
- **des dynamiques démographiques vécues ou potentielles**, directement liées au positionnement géographique ou aux caractéristiques des communes ;
- de la volonté politique **d'un rééquilibrage au profit de l'Est du pays** visant à renforcer le poids démographique de cette partie du territoire ;
- **de la présence des gares et plateformes multimodales dans l'organisation territoriale**. Conformément aux chapitres précisant les objectifs de décarbonation des mobilités du territoire, l'ensemble des communes et secteurs urbains situés à proximité des gares et autres pôles d'échanges multimodaux desservis

² L'armature territoriale est détaillée en chapitre I.

Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins en favorisant les résidences principales et la diversification de l'offre

À travers la production de logements assurant une diversité de l'habitat et des formes urbaines, les élus du territoire souhaitent favoriser le renouvellement naturel des populations et répondre aux attentes et aux besoins de chacun, en réponse aux enjeux de mixité sociale et générationnelle, ainsi qu'à la diversité des parcours résidentiels.

Au-delà du besoin en résidences principales lié à l'accueil démographique et au desserrement des ménages, le SCoT doit anticiper les évolutions structurelles du parc de logements qui génèrent des besoins auxquels il faut répondre pour ne pas déséquilibrer l'offre, au risque d'exclure certaines catégories de population.



Illustration 15 : Programme immobilier à Pleurtuit
(© Audiar)

Le SCoT tient compte de **l'évolution prévisible du nombre de résidences secondaires et logements occasionnels** au sein du parc, s'appuyant sur un scénario de maîtrise souhaitée par les élus du territoire, **et de la perte de logements au titre du renouvellement du parc** (démolition de logements notamment...).

Au-delà des résidences principales, il convient en effet de tenir compte de la dimension touristique du territoire. Il ne s'agit pas de favoriser la réalisation de résidences secondaires, mais de prendre en compte les réalités observées ces dernières années sur les territoires concernés, notamment la transformation de résidences principales existantes en résidences secondaires, qui nécessite de reconstruire des résidences principales pour répondre aux besoins des populations permanentes.

Diversifier l'offre de logement

Le territoire connaît un vieillissement de la population, une réduction de la taille des ménages et l'arrivée de jeunes ménages, avec des variations importantes selon les intercommunalités et communes. Ces tendances influencent les besoins en logement selon l'âge, rendant nécessaire la diversification du parc pour répondre aux besoins de tous et favoriser le parcours résidentiel, notamment en intégrant des petits logements (T1-T2).

Il est important que le renouvellement de la population ne soit pas uniquement lié à la production de nouveaux logements mais aussi aux caractéristiques du parc qui favorisent les parcours résidentiels dans chaque partie du territoire. Le territoire doit offrir des possibilités diverses et une répartition équitable de l'offre de logement, sur la base d'une politique forte en faveur du logement social et des logements adaptés répondant à des besoins diversifiés :

- pour les personnes âgées ou en situation de handicap physique, psychique et cognitif ;
- pour les jeunes actifs, apprentis, et étudiants ;
- pour les personnes en difficulté et en situation de fragilité et d'urgence, privées de domicile.

Les élus locaux souhaitent également favoriser un parc immobilier aux formes urbaines variées et prendre appui sur les bâtiments déjà là pour créer de nouveaux logements (par le changement de destination, la division de grands logements, ou la résorption de la vacance ...).

Sur les secteurs soumis à moins de pression foncière, où les alternatives à la maison individuelle sont peu présentes, la recherche d'une diversité du parc de logements permettra aux communes de s'adapter au vieillissement de la population en proposant des logements adéquats.

Disposer de plus de logements à coût abordable

Au-delà de la taille et de la forme des logements, le coût du logement constitue également un élément déterminant, dans la capacité des populations locales à se *loger, en particulier sur le littoral, où le marché des résidences secondaires contribue* au maintien de prix élevés. Anticiper une production de logements abordables est donc nécessaire pour assurer une mixité sociale et favoriser l'arrivée de jeunes ménages sur l'ensemble du territoire. Les élus entendent donc contribuer à l'objectif régional visant à atteindre 30 % de logements abordables sur le nombre total de logements en Bretagne.

Sur ce thème, la solidarité territoriale est une valeur importante partagée. Chaque Communauté et chaque Commune doivent pouvoir contribuer, à leur hauteur, à la production de logements abordables en fonction de leur situation dans l'armature territoriale et par rapport aux problématiques de tension sur le secteur littoral.

Enfin, de manière à mettre sur le marché des logements à des prix modérés, il est essentiel d'anticiper bien en amont la maîtrise foncière nécessaire aux opérations d'aménagement ou de construction prioritairement pour le renouvellement urbain, qui produira la majorité des futurs logements à 2050.

Assurer un développement, notamment de l'habitat, dans une perspective de sobriété foncière

Afin d'assurer une gestion économe de l'espace et inscrire le territoire sur une trajectoire ZAN (Zéro Artificialisation Nette) après 2050, le SCoT s'appuie sur trois leviers applicables concomitamment dans le cadre du développement urbain résidentiel et mixte :

- l'accroissement du renouvellement urbain et de la densification ;
- le renforcement de la densité urbaine (de logement notamment) ;
- la maîtrise de la consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF).

Assurer la cohérence du projet c'est permettre de répondre à la fois aux besoins de développement et au maintien d'un foncier agricole, essentiel à la pérennité du territoire. Il s'agit donc d'assurer une sobriété foncière qui se traduira à la fois par un travail de renouvellement du tissu urbain existant, mais aussi par une optimisation des espaces « consommés ».

Faire du renouvellement urbain et de la densification la ressource foncière principale pour assurer le développement du territoire

Premier levier de sobriété foncière du SCoT, le renouvellement urbain et la densification doivent être la ressource foncière principale pour assurer le développement du territoire. Pour la création de logements, l'extension urbaine deviendra minoritaire jusqu'à devenir l'exception.

Assurer une part du développement au sein du tissu urbain est essentiel, à la fois pour limiter l'impact foncier, mais aussi pour proposer des logements au plus près des équipements et services regroupés dans les centralités.

Dans ce cadre, identifier et valoriser les friches urbaines, industrielles et commerciales, existantes ou potentielles, ainsi que le potentiel de densification de secteurs

d'habitation peu denses sera nécessaire pour construire des projets durables, intégrant logement, activités économiques et espaces publics.

Toutes les communes du pays doivent contribuer à cet objectif mais de manière différente en fonction de leur situation au sein de l'armature territoriale.



Illustration 16 : Constructions nouvelles et réhabilitations pour la création de nouveaux logements dans le cadre du projet de renouvellement urbain de Lorette à Saint-Malo

(© Audiar)

Assurer la sobriété foncière des opérations d'aménagement en renouvellement urbain et en extension par des objectifs minimums de densité

Comme deuxième levier, le SCoT prévoit que les communes réalisent leurs projets de développement résidentiel ou mixte en tenant compte d'objectifs de densité urbaine minimum.

Ces objectifs de densité urbaine minimum doivent pouvoir s'appliquer différemment selon la situation des communes au sein de l'armature territoriale.

Les élus du territoire souhaitent que ces densités s'appliquent en moyenne par commune, laissant aux Communes ou Communautés le soin de la répartition dans le cadre de leurs projets et documents d'urbanisme locaux.

En outre, les élus souhaitent voir appliquer deux dispositifs complémentaires :

- un objectif minimum de densité par opération d'urbanisme ;
- un principe de majoration des densités de logement (ou d'activités le cas échéant) autour des pôles d'échanges multimodaux (PEM) desservis par un ou plusieurs transports en commun, plus particulièrement autour des gares qui sont amenées à jouer un rôle important dans le développement du territoire. Cela se traduira notamment par des capacités d'accueil résidentiel renforcées.

Les formes urbaines développées doivent s'inscrire de manière harmonieuse dans le tissu urbain existant, en respectant l'identité et les spécificités des lieux, tout en garantissant une acceptabilité pour les habitants. L'insertion des nouveaux aménagements doit être pensée pour préserver le cadre de vie et la qualité des espaces environnants.

En outre, afin d'améliorer la qualité de vie des résidents, les nouveaux projets urbains doivent inclure des espaces extérieurs de types terrasses, balcons, jardins privés ou partagés. L'accès à des espaces de nature et récréatifs est également privilégié. Que ce soit sous forme de parcs, de jardins publics, ou d'aires de jeux, les espaces verts et récréatifs jouent un rôle fondamental dans l'amélioration du cadre de vie des habitants pour créer un environnement urbain plus durable et résilient et favoriser le lien social au sein de bourgs ou de quartiers plus denses.

Contenir dans le cadre du ZAN, les surfaces potentielles liées à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, à vocation résidentielle et mixte

En troisième levier, les élus locaux entendent encadrer les surfaces potentielles de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) en tenant compte du cadre fixé par le SRADDET.

Dans un objectif d'équilibre et de solidarité territoriale, les surfaces potentielles de consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) seront réparties en fonction des objectifs de territorialisation du développement démographique décrit ci-avant dans le projet d'aménagement stratégique.

Ces surfaces potentielles de consommation d'ENAF constituent un maximum qui est à mettre en œuvre dans le cadre de l'élaboration ou de l'adaptation des documents d'urbanisme locaux, communaux ou intercommunaux, dans le respect des objectifs de production de logements, de part de renouvellement urbain et de densité de logements.

Adapter l'offre d'équipements et de services aux besoins d'une population qui évolue, dans un souci d'équilibre du territoire

Maintenir un bon niveau d'équipement et services

Le territoire du pays possède un niveau d'équipements et de services élevé. L'accueil démographique projeté nécessite d'anticiper les besoins en équipements et services associés pour maintenir ce niveau, notamment sur les polarités de l'armature territoriale.

Les services liés à la petite enfance ou à l'accompagnement des personnes âgées seront particulièrement importants pour accueillir de nouveaux ménages et anticiper le vieillissement de la population.

En lien avec l'armature territoriale, le SCoT identifie dans le DOO les équipements structurants nécessaires à l'organisation du territoire en cherchant à :

- favoriser la recherche d'équilibre et d'équité territoriale en appui de l'armature territoriale ;
- permettre le renforcement des centralités ;
- encourager la réutilisation de bâtiments existants, l'optimisation foncière, ou l'utilisation d'espaces déjà artificialisés ;
- assurer une intégration architecturale, urbaine et paysagère qualitative ;
- prévoir une desserte par les liaisons douces et, le cas échéant quand les équipements structurants doivent recevoir du public, par les transports collectifs.

Accompagner le développement culturel

Terre de cultures, le territoire possède une offre fortement diversifiée en la matière. Du patrimoine culturel bâti (Fort Saint-Père, Malouinières, château de Combourg, cathédrale Saint-Sansom à Dol-de-Bretagne...) à l'événementiel (Route du Rhum, Route du Rock, Étonnants voyageurs, Festival du film Britannique de Dinard, Festival quai des Bulles...), en passant par les grands équipements culturels (grand aquarium, zoo de la Bourbansais ou encore Cobac Parc) ou les équipements de proximité (salles de spectacles, cinémas, théâtres...), les atouts sont nombreux. À travers ses orientations, les élus entendent permettre la valorisation et le développement de l'ensemble du patrimoine culturel.



Illustration 17 : Bibliothèque de Baguer-Morvan, dans le centre-bourg
(© Audiar)

Favoriser le développement de l'offre de formation

L'enseignement supérieur est un vecteur du développement économique et du maintien des jeunes sur le territoire. Le développement de la technopole Atalante, qui apporte une plus-value en matière de recherche et d'innovation technologiques, favorise les conditions d'un développement de l'offre de formations associées.

En permettant le développement des équipements associés à l'offre de formation et en programmant les logements adaptés à l'accueil des étudiants, les élus souhaitent conforter le rôle de l'enseignement supérieur dans l'attractivité du territoire et permettre aux jeunes de rester sur le pays.

IV – RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE EN ACCÉLÉRANT LE DÉPLOIEMENT DE DÉPLACEMENTS DÉCARBONÉS

Assurer la cohérence du projet à toutes les échelles par une accessibilité qui privilégie les courtes distances et les alternatives à l’usage individuel de la voiture

La ville des courtes distances

Au travers du projet territorial, les élus souhaitent limiter les besoins en déplacements et surtout en déplacements de longue durée. En recherchant à assurer une proximité entre les fonctions résidentielles et les autres fonctions, par un renforcement des polarités de l’armature territoriale, ce sont les déplacements domicile-travail mais aussi les déplacements du quotidien qui sont raccourcis. Où que l’on se trouve sur le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo, un pôle structurant est situé à moins de 15 minutes en voiture.

Au-delà de favoriser les courtes distances, orienter l’urbanisation vers des formes urbaines et villageoises resserrées améliore la faisabilité de nouvelles liaisons de transport en commun.

Au sein même de chaque bourg et village, le fait de limiter les extensions urbaines permet d’assurer une proximité avec la centralité et ses services, favorisant les déplacements à pied ou à vélo.

La voiture autrement

L’usage individuel de la voiture est le mode de transport privilégié des habitants du territoire et cela s’explique relativement facilement, malgré le réseau de transports du territoire. En effet, dans un contexte où les déplacements domicile-travail sont de plus en plus longs et où les dynamiques démographiques récentes ont majoritairement eu lieu sur des communes dépourvues de transports en commun cadencés, une dépendance avérée à la voiture s’observe.

S’ils ne trouvent pas une réponse dans les prochaines années, les enjeux en matière de précarité financière et énergétique des ménages sont susceptibles de provoquer une rupture de l’équilibre du territoire. Le transport routier est également le premier émetteur de gaz à effet de serre du territoire. C’est pourquoi le SCoT met en œuvre un projet territorial qui conforte les alternatives à un usage individuel de la voiture, de manière à diversifier l’offre de déplacements. Cela permet à la fois de répondre à la demande des personnes qui ne peuvent pas ou plus conduire mais aussi à ceux pour qui le coût de la mobilité est ou sera trop important.

Le covoiturage est un système qui se développe sur le territoire. Particulièrement adapté à certains secteurs ne pouvant faire l’objet de transports en commun cadencés, les élus souhaitent accompagner le développement de cette pratique par la réalisation d’un réseau d’aires de covoiturage sur les secteurs stratégiques du pays.

En matière de réduction des gaz à effet de serre et de diversification de l’offre, la pratique des véhicules électriques est également un atout important. Ainsi, à travers l’identification de secteurs de bornes de charge des véhicules électriques, les élus entendent favoriser leur pratique.



Illustration 18 : Aire de covoiturage
(© PETR)

Autre aspect directement lié à l'usage de la voiture, la mise en place d'une offre de stationnements adaptée permet de réduire les distances mais aussi de privilégier l'intermodalité et l'usage des transports en commun, pour les mobilités quotidiennes mais également touristiques.

Accessibilité et transports en commun

Prévoir l'aménagement urbain adapté à la desserte par des transports en commun, tant dans les opérations de renouvellement urbain qu'au sein des nouveaux quartiers, est un atout important pour permettre un réseau plus important ou plus cadencé.

Avec une cohérence entre les aménagements à l'échelle du territoire, l'émergence de réseaux intercommunautaires est également privilégiée. À ce titre, le développement des transports collectifs franchissant la Rance est particulièrement recherché notamment pour relier les grands équipements de mobilité du territoire (gare TGV et port de Saint-Malo) et les zones concentrant les emplois et les grands équipements scolaires et universitaires.



Illustration 19 : Bus de réseau d'agglomération
(© PETR)

Aussi, les flux touristiques sont particulièrement intenses sur le littoral en période estivale lors de grands week-ends ou d'événements particuliers, engendrant des congestions et des nuisances sur les routes littorales touristiques. Les liaisons de transport en commun littorales, de la Côte d'Émeraude à la Baie du Mont-Saint-Michel, sont à renforcer ou à développer afin d'offrir une offre alternative aux besoins de mobilité touristiques.

Le réseau ferré, un atout à valoriser

Desservi par deux lignes ferrées et disposant de 11 gares ou haltes ferroviaires (dont 9 en activité), le projet du SCoT s'appuie sur un réseau ferroviaire structurant et une pratique notable du train.

À l'échelle régionale, l'ambition de la Bretagne est de doubler la fréquentation ferroviaire d'ici 2040 pour répondre aux enjeux de décarbonation des déplacements quotidiens et occasionnels. Cette ambition repose sur le développement, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité, de l'offre TER, l'amélioration des fréquences, la création de nouvelles dessertes, la modernisation des infrastructures et l'amélioration de l'intermodalité des gares.

La ligne Saint-Malo-Rennes, desservie à la fois par des trains express régionaux et des trains à grande vitesse, passe notamment par les pôles structurants de Dol-de-Bretagne et de Combourg. À l'image de la requalification du secteur de la gare de Saint-Malo, les élus confirment l'intérêt stratégique des gares et de leurs abords dans la mise en œuvre du projet territorial.

Dans l'optique de renforcer les pôles structurants, d'assurer un équilibre du pays à travers un développement de l'Est du territoire, mais aussi d'organiser les liaisons du territoire avec la Normandie et le Mont-Saint-Michel³, la voie ferrée Dinan-Dol-Pontorson est stratégique. Ainsi, les élus se positionnent pour la modernisation et le cadencement de la ligne et pour l'arrêt du train à la gare de Pleine Fougères.

Propices aux déplacements quotidiens et occasionnels, les secteurs de gares sont d'autant plus stratégiques qu'ils permettent une intermodalité complète avec l'ensemble des modes de transports. Dans le cadre des opérations d'aménagement

situées à proximité des gares, la facilité à combiner plusieurs modes de déplacements est recherchée.

Le réseau ferré est également un point d'appui à renforcer pour le développement touristique de l'ensemble du territoire en comptant notamment sur la connexion des gares aux itinéraires de randonnées pédestres et cyclables.

Les pôles d'échanges multimodaux

Le projet d'aménagement stratégique vise à développer le territoire autour des pôles d'échanges multimodaux (PEM), comme les gares, en renforçant l'articulation des différents modes de transport (modes doux, transports en commun, stationnement vélo, parkings...) et en améliorant les connexions aux réseaux de transport, notamment par les voies cyclables. Dans cette optique, les élus locaux souhaitent encourager la conception de véritables projets urbains à proximité des secteurs de gare.



Illustration 20 : La gare de Dol-de-Bretagne

(© Audiar)

³ Cf. Chapitre I. : Une organisation territoriale répondant aux principes d'équilibre et de solidarité.

Un maillage des déplacements doux, pour tous les usages

Les dernières années ont observé une recrudescence de la pratique du vélo sur le territoire, principalement en lien avec l'essor d'un tourisme « vert ». Qu'il s'agisse d'aménagements urbains ou ruraux, les pistes cyclables font aujourd'hui partie des paysages du territoire. Afin de permettre un usage plus complet, il est important d'assurer le maillage entre l'ensemble de ces cheminements et de les relier avec les autres modes de déplacements et plus particulièrement les transports en commun.

Dans ce cadre, les véloroutes et les voies vertes de Dinard/St Sanson sur Rance, de la Baie du Mont-Saint-Michel et du canal d'Ille-et-Rance, assureront un rôle structurant de ce maillage.

Assurer la cohérence de l'aménagement numérique

L'aménagement numérique est un facteur prégnant de l'attractivité des territoires. Il s'agit d'une nécessité à la fois sociale et économique. En lien avec l'armature territoriale et le maillage des sites d'activités économiques, structurants ou de proximité, la capacité d'accueil, inscrite dans le SCoT, intègre l'accessibilité numérique existante ou à venir.

Dans le cadre du SCoT, il est important d'anticiper le déploiement du Très Haut Débit (fibre) au sein des nouvelles zones d'urbanisation, qu'elles soient résidentielles ou économiques, en s'appuyant notamment sur le projet Bretagne Très Haut Débit porté par Megalis.

Parallèlement, il convient d'accompagner le déploiement de solutions performantes (4G, 5G, satellite...) en zones rurales afin de réduire la fracture numérique, en tenant compte des enjeux liés à l'impact visuel des antennes sur la qualité des paysages.

V – FAIRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE UN LEVIER MAJEUR DES TRANSITIONS ET DE L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Fort d'une diversité de leurs activités économiques, les Communautés du pays de Saint-Malo comptent un nombre d'emplois presque aussi important que le nombre d'actifs occupés qui habitent sur le territoire. Maintenir cet équilibre tout en assurant un accueil ambitieux de nouveaux habitants nécessite de mettre en œuvre une politique de développement économique créatrice d'emplois.

Les objectifs du SCoT permettent d'offrir les conditions d'implantation et d'évolution nécessaires au développement de chaque secteur économique. À travers la mise en place d'offres diversifiées et qualitatives, ce développement peut répondre aux attentes des entreprises locales mais aussi attirer celles de l'extérieur.

Conforter l'ensemble des secteurs d'activités, c'est notamment accompagner le développement des emplois tertiaires (services, commerces...), en assurant une production au cœur des villes et des bourgs, mais c'est aussi continuer à répondre aux besoins de l'industrie et de l'artisanat, qu'il s'agisse d'entreprises qui font rayonner l'économie au niveau national et international, ou d'établissements de proximité.

Le SCoT doit être un des maillons des transitions énergétiques et écologiques de l'économie du territoire en identifiant la vulnérabilité des activités (industrielles, touristiques, agricoles, servicielles...) face aux effets du changement climatique (exposition aux risques naturels, accès à la ressource en eau, canicules et sécheresses...), en aidant à leur adaptation ou leur résilience, et en accompagnant leur décarbonation.

Enfin, les enjeux de transition appellent à des stratégies plus volontaristes en matière d'énergie, d'économie circulaire et de réduction des déchets. Une plus grande sobriété de l'économie doit rendre la consommation des ressources soutenable, tout en valorisant les ressources locales par des circuits courts pour réduire la dépendance énergétique et alimentaire du territoire. Cela concerne des secteurs comme les matériaux de construction, la gestion des déchets et l'alimentation.

Appuyer le développement économique sur les spécificités territoriales

Accompagner la transformation de l'économie, c'est aussi encourager les filières bien ancrées sur le territoire et veiller à leur adaptabilité aux enjeux de demain.

Activités industrielles

Le territoire des Communautés du pays de Saint-Malo compte à cet égard une grande diversité d'industries qu'elle soit spécialisée dans l'agro-alimentaire, le textile et la logistique, l'automobile, la domotique ou bien la maintenance aéronautique. Certaines de ces filières, insérées dans un environnement concurrentiel, sont aussi confrontées à des enjeux de réduction de leur impact environnemental. Elles doivent être accompagnées vers des process exemplaires qui concernent tant les grands services urbains (services et infrastructures liés à la gestion de l'eau, de l'assainissement, de l'énergie, des déchets, etc.) que l'écologie industrielle et territoriale. Ce mode d'organisation interentreprises s'appuie sur l'échange ou la substitution de ressources ou la mutualisation de moyens et services.

Infrastructure participant au rayonnement du territoire, l'aéroport de Dinard—Bretagne, qui peut accueillir de moyens courriers, rassemble des entreprises à forte plus-value disposant notamment de compétences en matière de maintenance aéronautique. À l'horizon 2040, l'ambition du Conseil régional de Bretagne dans sa stratégie aéroportuaire, est de créer les conditions d'un développement pérenne du pôle aéro-industriel de Dinard, notamment dans son domaine d'excellence, la maintenance aéronautique. Il est également souhaité développer un hub énergétique (photovoltaïque) in situ pour assurer l'autonomie énergétique du site et de ses occupants et disposer d'un avantage comparatif vis-à-vis d'autres aéroports français pour l'accueil de nouvelles activités aéro-industrielles.

Activités liées à la mer

Vecteur d'attractivité et d'identité, l'économie maritime est fondamentale dans le projet du territoire. Le développement économique passe notamment par le renforcement et la diversification de ces activités en veillant à ce que la priorité leur soit donnée dans les espaces bénéficiant d'un accès à la mer, en soutenant le niveau d'équipement des infrastructures portuaires, tout en veillant à la protection des milieux marins qui sont une ressource vitale pour le territoire.

Valoriser les atouts spécifiques du territoire comme les activités conchylicoles, cela passe par le fait de permettre leur développement. Par exemple, l'accès à la mer doit être maintenu pour la conchyliculture mais les espaces à terre en proximité directe avec le littoral doivent également être disponibles pour le renforcement et la valorisation de cette activité.

Vecteur de plus-values importantes en matière d'attractivité économique, le domaine de la recherche sur le territoire est fortement lié à la proximité de la mer, en particulier toute la filière des biotechnologies marines. Son développement dans de bonnes conditions fait pleinement partie des objectifs du SCoT.

Du point de vue des infrastructures, le SCoT permettra également de répondre au développement portuaire mais aussi aux besoins liés à la pêche et aux activités de plaisance, notamment avec la création de cales d'accès à la mer et avec un accroissement des mouillages groupés.

Le port de Saint-Malo doit pouvoir tenir toute sa place et évoluer dans le cadre d'une stratégie régionale de transition écologique et de développement économique durable misant sur des chaînes logistiques innovantes, respectueuses de l'environnement, dont fait partie le transport maritime. Du fait de son positionnement en cœur de ville, il concentre de nombreuses fonctions et de multiples enjeux urbains : interfaces avec le reste de la ville, flux logistiques, quotidiens et touristiques, dimension patrimoniale et symbolique...

Le fonctionnement du port doit donc être préservé pour permettre un renouvellement de ses activités grâce à une évolutivité anticipée, tout en intégrant les enjeux d'évolution de la ville.

Pour son développement, le port doit également pouvoir bénéficier de nouveaux espaces en situation rétroportuaire à même de permettre sa réorganisation, le soutien aux activités présentes, le desserrement d'autres activités, et pour apporter le soutien logistique nécessaire. Un ou plusieurs points d'appui à aménager semblent nécessaires dans son hinterland proche.



Illustration 21 : Bateau Class 40 Rennes-Saint Malo
(© Arnaud Loubry / Rennes Ville et Métropole)

Activités touristiques

Sous de multiples formes, l'activité touristique est très largement représentée sur le territoire, avec comme particularité, le regroupement des principaux flux sur la partie littorale du pays.

Dans une recherche d'équilibre, les élus de tout le territoire souhaitent favoriser une approche touristique globale, afin d'assurer un desserrement de la pression touristique littorale et une diffusion de la dynamique touristique et de loisir à l'échelle du pays. Au Sud du pays, les atouts touristiques sont nombreux : le canal

d'Ille-et-Rance, la ville de Combourg, Cobac Parc et le parc zoologique de la Bourbansais mais aussi un réseau de nombreux sites touristiques locaux.

La mise en place de liaisons touristiques s'effectuera en lien avec le maillage des déplacements doux, en favorisant les systèmes de relais entre le train et le vélo par exemple. Ce réseau favorisera le développement du tourisme vert à travers une capacité d'accueil et d'hébergement renforcée dans les zones rurales et une recherche de produits touristiques à valeur ajoutée.

Les élus du territoire entendent également prévoir et encadrer l'extension de certains sites touristiques tout en respectant la trajectoire de sobriété foncière à 2050, notamment le plafond de consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

Les élus souhaitent enfin préserver les espaces naturels soumis à une forte fréquentation en encadrant les capacités d'accueil touristique en fonction, notamment, des fragilités et caractéristiques naturelles des sites.

Activités technopolitaines

Les élus du territoire souhaitent que le SCoT accompagne le développement du parc d'activités Atalante qui est un site technopolitain représentatif de l'écosystème de l'innovation à l'échelle du territoire. Il a comme vocation l'accueil d'activités innovantes et/ou technologiques. Le secteur nord prévoit l'accueil des bureaux d'études et activités de services aux entreprises. Le secteur sud quant à lui est orienté vers les activités liées aux loisirs, au sport, au tourisme et à la culture et les activités valorisant l'identité et le patrimoine du territoire. Cet atout technopolitain se complète par l'implantation du nouvel hôpital territorial Rance-Émeraude.

Assurer le maintien et le développement des emplois au cœur des villes et des bourgs

Les tendances économiques évoluent, avec une progression continue des emplois salariés et du secteur tertiaire à l'image de ce qui s'observe au niveau national.

La demande croissante de surfaces disponibles en milieu urbain nécessite un développement favorisant le renouvellement urbain, avec des secteurs stratégiques identifiés par le SCoT.

Accompagnant un principe de maintien de la vitalité des centres, l'emploi au cœur des bourgs et centres-villes permet aussi d'assurer un regroupement nécessaire à la fréquentation des services, en s'appuyant sur ce qui a toujours fait la ville, à savoir un mélange entre logements, commerces, services et équipements.

La vitalité des sites de centralités des villes et des bourgs, est notamment dépendante de la dynamique commerciale qui y est présente. Le commerce de détail tend de plus en plus à s'organiser autour de la logique des flux, au détriment des logiques de centralités, remettant en cause l'organisation multifonctionnelle du territoire au risque de désertifier les centralités et de démultiplier les déplacements contraints pour la réalisation d'achats.

Afin d'éviter le développement d'opportunités économiquement rentables individuellement, mais socialement destructeurs pour l'aménagement du territoire, les élus locaux ont la volonté d'encadrer la localisation du développement commercial et en particulier éviter l'implantation trop importante de bâtiments commerciaux en dehors des centralités, principales ou secondaires. La pérennisation du nombre et de la diversité de commerces dans les centralités, est une priorité affirmée au travers du SCoT par rapport au développement de nouvelles surfaces commerciales « périphériques ».

Ce développement économique, qui répond également à un objectif de « sobriété foncière », favorise la pratique des modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture. À ce titre, certains secteurs de gare sont particulièrement stratégiques pour mettre en œuvre une politique de création d'emplois et de services.

Calibrer une offre foncière adaptée aux besoins des entreprises et répondant aux objectifs de sobriété foncière

Conforter le maillage de sites structurants d'activités économiques du territoire

Le SCoT doit permettre de disposer d'une offre qui réponde aux attentes des porteurs de projet, tant sur l'aspect qualitatif que sur l'aspect quantitatif. L'armature des zones d'activités économiques permet d'identifier clairement les disponibilités et la programmation à venir.

C'est pourquoi il convient de prévoir des conditions d'implantation et d'évolution nécessaires aux activités en s'appuyant d'abord sur les **sites structurants d'activités économiques**. Ils ont généralement vocation à accueillir **les activités industrielles, logistiques, de stockage et de commerce de gros dont le besoin s'étend à l'échelle des Communautés du pays de Saint-Malo voire au-delà**.

Les sites structurants d'activités économiques sont essentiellement situés en appui des secteurs économiques existants, avec une localisation et une accessibilité (physique et numérique) en cohérence avec les autres fonctions de l'organisation territoriale du pays et notamment la fonction résidentielle.

Une offre foncière nouvelle, par extension des sites structurants d'activités économiques notamment, est souhaitée mais encadrée pour respecter la trajectoire de sobriété foncière à 2050 que tous les élus du territoire se sont fixés, notamment le plafond de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

L'objectif est aussi d'éviter une offre trop importante qui accentuerait les concurrences à l'intérieur du territoire, pouvant parfois se traduire par des zones d'activités en « friches », et pourrait être préjudiciable au développement de l'activité agricole.

Pour pouvoir être étendus, les sites structurants d'activités économiques, disposent, afin de mieux s'inscrire dans l'espace économique et social du territoire, d'un niveau d'aménagements et d'équipements suffisants.



Illustration 22 : Site structurant d'activité économique de la Morandais à Tinténiac
(© Audiar)

Disposer de sites d'activités de proximité pour l'artisanat et la petite industrie

L'accueil et le maintien des activités artisanales et de la petite industrie peuvent s'effectuer dans le tissu urbain des bourgs et centralités sans que cela n'engendre de nuisances particulières.

Il est toutefois également important d'anticiper des secteurs permettant le développement de leur activité en périphérie par le renforcement, voir la création de **sites d'activités de proximité**. Leur vocation principale est d'accueillir **les plus petites entreprises** ayant une aire de chalandise locale et des besoins fonciers limités.

Ils répondent plus particulièrement aux besoins des communes rurales et périurbaines du territoire et s'insèrent dans la vie locale des bourgs et des villes par une urbanisation en continuité et par des aménagements adaptés pour assurer des liens fonctionnels avec l'espace urbain qu'ils prolongent.

Par ailleurs, le maillage économique de proximité est également composé d'entreprises de production, d'entreposage ou de logistique implantées de manière isolée sur le territoire, soit au sein de milieu urbain soit en milieu rural. Sous réserve du respect des règles d'urbanisme nationales, les élus du territoire souhaitent permettre l'évolution de ces activités en milieu rural (construction limitée, extension, mise aux normes...).

Optimiser le foncier et veiller à la qualité des sites d'activités

Dans le cadre de la trajectoire projetée de sobriété foncière du territoire à 2050 (ZAN), les sites d'activités économiques, structurant ou de proximité, doivent s'inscrire dans un processus de densification et d'optimisation foncière, au travers notamment de la requalification des friches existantes, et de l'utilisation du foncier disponible ou des parcelles sous-occupées, avant toute création de nouveaux sites d'activités à vocation économique.

Au sein des sites d'activités existantes, une large place est laissée aux espaces non valorisés sur les plans économique et paysager, présents sur les espaces publics mais surtout sur les espaces privés qui sont faiblement bâtis. Dans une logique d'efficacité du développement économique et de réduction des coûts, notamment des réseaux, et de sobriété foncière, le SCoT appuie la densification de l'existant en parallèle du développement de nouvelles zones, comme une réelle offre foncière pour le développement économique du territoire. L'intensification des usages et la mutualisation des espaces doivent également être recherchées.

Afin de conserver l'attractivité des sites d'activité économiques existants, le SCoT doit prévoir, en outre, des objectifs de requalification et de bonne intégration urbaine et paysagère des zones d'activités. Il s'agit également de garantir le bon équilibre entre la densification et la place de la nature au sein des sites d'activités (renforcement de la biodiversité en ville, amélioration du cadre de travail, création d'îlots de fraîcheur...).

Maintenir l'équilibre de l'armature commerciale du territoire

Entre la forte croissance des zones commerciales, l'implantation diffuse de commerces sur les axes de flux et les ronds-points, et l'essor du e-commerce, les centres-villes et les centres-bourgs voient leur fonction commerciale nettement fragilisée. Plus récemment, partout en France, les grandes zones commerciales périphériques ont fortement étendu leurs surfaces de vente, plus rapidement que le développement démographique, en consommant des espaces agricoles, naturels et forestiers. Elles montrent aujourd'hui des signes de fragilité.

La localisation préférentielle des commerces par le SCoT permet de définir les secteurs d'implantation périphériques, ainsi que les centralités dans lesquelles se posent des enjeux spécifiques du point de vue de l'équipement commercial. Repris dans un Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL), les sites ciblés pour concentrer le développement commercial donneront lieu à des orientations permettant de qualifier et pérenniser les sites existants, en évitant une dispersion de l'offre, génératrice de flux de déplacements supplémentaires et potentiellement porteuse de friches commerciales.



Illustration 23 : Commerces dans le centre-ville de Dol-de-Bretagne
(© Audiar)

Pour cela, les élus du territoire entendent maintenir l'équilibre du territoire en :

- Poursuivant les efforts de renforcement commercial des centralités qui doivent être les secteurs prioritaires d'accueil des nouvelles implantations commerciales sur le territoire. La volonté est de développer des centralités attractives pour les habitants, les usagers et les commerçants, tout en limitant l'effet de concurrence qu'il peut y avoir avec les activités en périphérie. Au sein des pôles de l'armature territoriale, les centralités secondaires sont aussi à considérer et à définir pour répondre à des besoins de proximité.
- Permettant l'évolution des zones commerciales de périphérie pour compléter l'offre commerciale du territoire, en posant un cadre pour répondre à la fois aux besoins de la population sans déséquilibrer les centralités. Il s'agit de conforter les sites commerciaux existants sans en créer de nouveau et sans les étendre.
- Anticipant la mutation de certaines zones commerciales de périphérie vers une plus grande mixité fonctionnelle (habitat/commerce/services...), une meilleure qualité urbaine et environnementale, une plus grande densité et une meilleure intégration au reste de la ville.
- Encadrant les formes d'implantation commerciale isolées, c'est-à-dire en dehors des centralités et des zones commerciales bien identifiées. Parallèlement, il est toutefois souhaitable d'accompagner les besoins de création de petits points de vente nécessaires aux producteurs du territoire face à la demande croissante de produits locaux.
- Répondant au besoin croissant de logistique commerciale dans un souci de développement durable.

Les secteurs de gare déconnectés des centralités jouent un rôle stratégique, de par l'intérêt que peut représenter l'usage du train en complément de la voiture, à la fois pour les entreprises et pour leurs salariés. Dans une optique d'optimisation des flux, cela permet notamment d'assurer un usage du train qui ne soit pas à sens unique (des petites gares des pôles urbains pour aller travailler). Les secteurs de gare déconnectés des centralités sont à considérer, au sein des pôles, comme des centralités principales ou secondaires permettant l'accueil de petits commerces.

Les dynamiques en matière de commerce étant différenciées au sein du territoire, le SCoT pose des conditions de développement de surface commerciale au sein des zones commerciales de périphérie, en différenciant trois grands secteurs géographiques :

- le secteur Nord-Ouest d'une part, au sein duquel l'offre commerciale s'est beaucoup étoffée ces dernières années, bénéficie d'un bon équilibre entre l'offre et la demande en répondant à la fois aux habitants du territoire et aux touristes ;
- le secteur Est qui, au regard d'une densité de population moins importante et des dynamiques commerciales moins fortes, dispose d'une offre adaptée ;
- le secteur Sud, au sein duquel l'offre commerciale est moins diversifiée et moins dense, présentera à plus long terme des potentiels de développement pour répondre aux besoins courants de la population.



Réalisation : AUDIAR - Septembre 2024



Illustration 24 : Secteurs de développement des surfaces commerciales

La création de nouveaux sites commerciaux n'est donc pas envisagée au travers du SCoT, afin :

- d'assurer un développement cohérent par rapport à l'évolution des besoins des habitants et usagers du territoire ;
- de prioriser la pérennisation et le développement d'une offre diversifiée ;
- de promouvoir la qualification des sites commerciaux « périphériques » ;
- d'éviter une démultiplication des effets de friches commerciales, déjà existantes ou à venir.

La volonté est de privilégier la requalification des sites commerciaux existants ou identifiés de centralité et de périphérie, en posant des conditions à l'augmentation des surfaces commerciales pour les sites de périphérie.

Afin de faciliter la requalification des sites commerciaux et leur adaptation aux évolutions constantes des comportements d'achats et attentes de la population, les élus souhaitent que les politiques locales planifient leur densification, requalification, diversification et favorisent la mobilisation des surfaces commerciales vacantes.



Illustration 25 : Zone commerciale de la Madeleine à Saint-Malo
(© AudiAR)

Les activités primaires : une plus-value économique à développer

Les activités primaires façonnent le territoire à travers des aspects identitaires, paysagers, économiques et environnementaux. Ce n'est pas une activité mais bien des activités qu'il s'agit de maintenir, valoriser et développer. Elles intègrent les pratiques agricoles, mais également les pratiques conchylicoles, halieutiques, forestières, les autres activités associées, ainsi que celles d'extraction.

Leur prise en compte dans le SCoT s'effectue de manière à maintenir et développer toutes leurs fonctions nécessaires pour sécuriser une production répondant à la fois aux besoins locaux et extérieurs, et pour les autres services qu'elles rendent au territoire (gestion des espaces et des paysages, puits de carbone, emplois...)

Il est important de souligner l'intérêt économique que les activités agricoles, conchylicoles, halieutiques et sylvicoles représentent, directement mais aussi indirectement. Les élus entendent donc, pérenniser la place importante qu'occupent les activités primaires dans l'économie locale (emploi, production, identité, tourisme...).

Tout d'abord, le foncier utilisé, n'est pas « délocalisable » et il a été précisé que le préserver est une priorité.

Au-delà des principes de limitation de la consommation foncière et de l'étalement urbain évoqués, le SCoT permet de veiller à orienter les extensions urbaines et autres projets d'aménagement ou de création d'infrastructures, en tenant compte du contexte agricole, conchylicole, halieutique et sylvicole. Le SCoT doit assurer le bon fonctionnement des différents usages et éviter les conflits potentiels avec les développements urbains.

Pérenniser l'activité passe également par la possibilité de créer, d'étendre ou d'adapter les bâtiments en secteur agricole, en forêt et en bord de mer.

Il s'agira particulièrement de permettre aux sièges et sites d'exploitation agricole de conserver ou d'adapter leur fonctionnalité aux diversités agricoles du territoire et aux mutations de l'agriculture.

L'évolution des bâtiments doit s'effectuer en tenant compte des réglementations et de l'intérêt d'assurer une intégration des bâtiments agricoles dans le paysage. Aussi, la trajectoire de sobriété foncière souhaitée pour le territoire, visant l'absence d'artificialisation nette après 2050, est aussi l'affaire des projets de développement des activités primaires. Les élus du territoire souhaitent que les principes d'évitement de l'artificialisation et de proximité aux exploitations existantes prévalent, dans la mesure du possible, pour les futurs projets de construction ou d'aménagement.

Il est également important d'assurer un aménagement du territoire qui puisse associer les déplacements de ces activités avec l'ensemble des autres flux de circulation, et notamment les déplacements touristiques nombreux sur le littoral.

Enfin, agriculture et tourisme sont directement liés. L'atout paysager du pays, vecteur d'attractivité touristique, est notamment dû aux pratiques agricoles qui le façonnent. En complément, la consommation des produits locaux par les touristes contribue au bon maintien des cultures et des élevages locaux. Des activités de diversification, en lien avec des potentialités touristiques nouvelles (gîtes ruraux, accueil à la ferme...), mais également le développement de relation « ville-campagne » au travers de la vente directe par exemple, sont encouragées dans le SCoT. Cette diversification demeure toutefois accessoire par rapport à l'activité agricole, afin de ne pas fragiliser la transmission des entreprises agricoles.

VI – ASSURER L’AMÉNAGEMENT ET LA PROTECTION DU LITTORAL DU PAYS

Un aménagement durable et protecteur du littoral

Le SCoT des Communautés du pays de Saint-Malo établit une vision ambitieuse et structurée pour concilier le développement des activités humaines et la préservation des écosystèmes et des paysages littoraux. Une priorité essentielle est donnée à la régulation de l’urbanisation, notamment à travers le rôle donné au SCoT pour aider l’application de la Loi Littoral.

Le SCoT doit également identifier les espaces littoraux remarquables et les espaces proches du rivage afin d’en assurer la protection. Ces zones abritent des paysages exceptionnels, des habitats critiques pour la biodiversité et des sites culturels et patrimoniaux uniques. Ces mesures garantiront le maintien des fonctions écologiques et des corridors biologiques nécessaires à la faune et à la flore littorale.



Illustration 26 : Le Petit Port, Saint-Coulomb
(© Audiar)

Anticiper le recul du trait de côte

Dans un contexte de changement climatique, le territoire sera de plus en plus concerné par les risques naturels liés à la mer. L’élévation du niveau de la mer, combinée à des tempêtes potentiellement plus fortes et plus fréquentes accéléreront l’érosion côtière menaçant les milieux naturels et les occupations humaines proches de la mer. Le SCoT, en tant qu’outil de planification, doit intégrer des mesures pour anticiper les effets du recul du trait de côte.

Concilier préservation écologique et maîtrise des activités humaines en mer ou à l’interface terre-mer

La mer et le littoral font l’objet de nombreux usages. Ils sont également soumis à de nombreuses pressions du fait de l’urbanisation, l’artificialisation des sols, du changement climatique, des pollutions terrestres ou de l’impact des activités.

La protection des espaces naturels remarquables marins et littoraux du territoire doit reposer sur une approche intégrée visant à concilier préservation écologique et maîtrise des activités humaines. Le développement du territoire doit donc prioriser la transition écologique et la durabilité des activités humaines en mer ou à l’interface terre-mer.

Le SCoT soutient les activités traditionnelles du littoral, telles que la pêche et la conchyliculture, en veillant à leur durabilité. Il encourage également une cohabitation harmonieuse avec d’autres usages tels que le tourisme ou les énergies marines renouvelables. Les aménagements à terre nécessaires à ces activités doivent respecter les principes d’intégration paysagère et écologique, en limitant l’artificialisation et les risques pour les milieux sensibles.

TABLES DES ILLUSTRATIONS ET FIGURES

Illustrations

Illustration 1 : Séminaire élus en 2023.....	8
Illustration 2 : Délimitation des périmètres de SCoT en Bretagne et situation des Communautés du pays de Saint-Malo	9
Illustration 3 : Situation des Communautés du pays de Saint-Malo dans leur contexte régional proche.....	9
Illustration 4 : Les 4 EPCI et les 70 communes du pays de Saint-Malo	10
Illustration 5 : Canal d’Ille-et-Rance, trait d’union entre les pays de Rennes, Dinan et Saint-Malo	22
Illustration 6 : Carte de l’armature territoriale du territoire.....	24
Illustration 7 : En secteurs agricoles, urbains ou naturels, la diversité et la qualité des paysages appellent à maintenir des objectifs de qualité élevés ...	26
Illustration 8 : Orientations pour Trame Verte et Bleue du territoire.....	29
Illustration 9 : Au-delà de la trame verte et bleue, la biodiversité trouve sa place sur l’ensemble du territoire	30
Illustration 10 : Cultures de légumes dans la campagne périurbaine du territoire	32
Illustration 11 : La chaufferie bois de Combourg. Elle alimente 10 bâtiments proches : complexe sportif, collège, gymnase, piscine, lycée, restaurant scolaire, centre de formation, école élémentaire, école maternelle et supermarché	34
Illustration 12 : Marais de Dol, vue sur le Mont-Dol	37
Illustration 13 : Le projet du SCoT passe par le maintien de la qualité de vie sous toutes ses formes.....	40
Illustration 14 : Carte de l’armature territoriale et des grandes caractéristiques influant la capacité d’accueil dans le SCoT	41
Illustration 15 : Programme immobilier à Pleurtuit.....	42
Illustration 16 : Constructions nouvelles et réhabilitations pour la création de nouveaux logements dans le cadre du projet de renouvellement urbain de Lorette à Saint-Malo	44
Illustration 17 : Bibliothèque de Bagger-Morvan, dans le centre-bourg.....	46
Illustration 18 : Aire de covoiturage	48
Illustration 19 : Bus de réseau d’agglomération.....	48
Illustration 20 : La gare de Dol-de-Bretagne.....	49
Illustration 21 : Bateau Class 40 Rennes-Saint Malo	52
Illustration 22 : Site structurant d’activité économique de la Morandais à Tinténiac .	54
Illustration 23 : Commerces dans le centre-ville de Dol-de-Bretagne	55
Illustration 24 : Secteurs de développement des surfaces commerciales.....	57
Illustration 25 : Zone commerciale de la Madeleine à Saint-Malo	57
Illustration 26 : Le Petit Port, Saint-Coulomb	59

Figures

Figure 1 : Les périodes et les principes pour une trajectoire nationale ZAN	14
Figure 2 : Consommation passée d’espaces agricoles, naturels et forestiers, et objectifs du SCoT, par tranches de dix années, pour une gestion économe de l’espace limitant l’artificialisation des sols	35



Au titre de son programme de travail partenarial, l'AUDIAR, agence d'urbanisme, a participé à la révision du SCoT des Communautés du pays de Saint-Malo

2025-5402-EXT-010



PETR des Communautés du pays de Saint-Malo

23 av. Anita Conti
35400 SAINT-MALO
scot@pays-stmalo.fr