

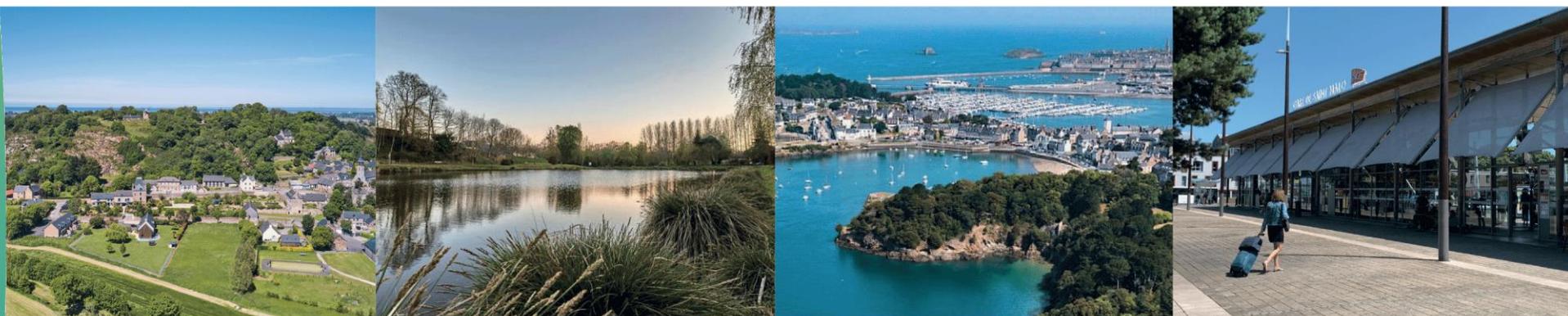
Communautés du Pays de Saint-Malo

SCoT

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

III. Annexes

A – Diagnostic territorial



Projet arrêté le 28.02.2025



Dinard
La Richardais
Lancieux
Le Minihic-sur-Rance
Pleurtuit
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

Cancale
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-Marcan
Sougéal
Trans-la-Forêt
Vieux-Viel

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

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

III. ANNEXES

III. Annèxes-

A - Diagnostic territorial

A. Etude aboutée du térouer

SOMMAIRE

I - LA POPULATION 7

Une densité élevée et inégalement répartie 7

Un léger regain de croissance depuis le milieu des années 2010 9

- Les axes Saint-Malo / Rennes et Saint-Malo / Dinan, supports de croissance démographique 10
- Un solde naturel déficitaire avec de fortes disparités territoriales 11
- Un solde migratoire positif mais variable selon les communes et les périodes 12

La composition des ménages et la structure démographique 13

- Un vieillissement important de la population, en particulier sur le secteur littoral 13
- Une composition des ménages différenciée selon les territoires 15

Focus « littoral » (démographie) 21

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un territoire aux dynamiques contrastées 22

- Le secteur nord-ouest 23
- Le secteur de l'axe Rennes-Saint-Malo élargi 23
- Le secteur Est 23
- Le secteur central 23

II - L'HABITAT ET LE LOGEMENT 25

Le parc existant : des caractéristiques communes et une frange littorale sous pression 25

- Une évolution du parc de logements très supérieure à celle de la population 25
- Un rebond de la construction neuve depuis 2017 26
- Une structure du parc composée à 70% de résidences principales 28
- Une vacance de longue durée globalement faible 32
- Majoration possible de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires 32
- Plus des deux tiers du parc de logements composé de maisons 33
- Des résidences principales de grande taille mais des petites surfaces qui progressent 33
- Près des deux tiers des résidences principales occupées par des propriétaires-occupants 34
- Zoom sur les mises en service de logements locatifs sociaux ordinaires 35
- Accession sociale, vente HLM à l'occupant et Prêt à Taux Zéro 36
- Un quart des logements classés « passoires énergétiques » 38

Plus d'un ménage sur dix en précarité énergétique « logement » 39

Une tension déjà à l'œuvre sur les marchés immobiliers, qui s'est encore amplifiée ces dernières années 40

- Une tension accrue pour l'obtention d'un logement locatif social 40
- Marché de la revente : des volumes importants de transactions et des hausses de prix conséquentes 41
- Un marché locatif privé dont l'offre se tarit 44
- Une vocation touristique qui accentue l'offre en meublés touristiques 45
- Les difficultés des travailleurs saisonniers pour se loger s'amplifient 46
- L'accueil des gens du voyage 47
- Les politiques locales de l'habitat 47

Focus « littoral » (habitat et logement) 48

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un territoire très attractif avec une pression croissante sur tous les segments des marchés du logement 49

III - LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES 51

Une offre globalement favorable 51

Les services et équipements de santé 52

- Zoom sur les équipements hospitaliers de santé 52
- Zoom sur les structures d'hébergement pour personnes âgées et le maintien à domicile 53
- Zoom sur l'offre de médecins généralistes 54

L'offre d'accueil de la petite enfance 55

Les équipements d'enseignement primaire, secondaire et supérieur 56

- Enseignement primaire et secondaire 56
- Enseignement supérieur 57

Le numérique 58

Les équipements sportifs et de loisirs 58

Focus « littoral » (équipements et services) 59

Synthèse, analyse prospective et enjeux : une offre d'équipements et de services satisfaisante mais des évolutions majeures à anticiper 60

IV - LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS.....61

Des infrastructures routières denses et des réseaux de transport hétérogènes..... 61

Un réseau routier supportant un trafic routier croissant	61
Des transports en commun routiers peu attractifs mais en développement	65
Un réseau ferroviaire structurant pour le territoire	68
Une attractivité des réseaux de transport collectif très contrastée	71
Une pratique de covoiturage peu développée malgré une offre en développement	72
Une desserte aérienne privée.....	73
Des liaisons douces essentiellement à vocation de loisirs	74

Une mobilité quotidienne marquée par une dépendance à l'usage de la voiture 78

Une prédominance d'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens.....	78
Une forte motorisation des ménages	79
Le Pays de Saint-Malo : un réel bassin de mobilité.....	80

Focus « littoral » (transports et déplacements) 84

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un usage de la voiture prépondérant malgré le développement des offres alternatives 85

Perspectives.....	85
-------------------	----

V – LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES86

Une concentration des emplois à Saint-Malo 87

Près de 63 000 emplois dans le Pays de Saint-Malo	87
Des dynamiques territoriales contrastées selon les périodes	88
Le maintien des grands équilibres en termes de localisation de l'emploi	90
Une stabilité des grands secteurs d'activités.....	92
Des lieux de travail de plus en plus déconnectés des domiciles.....	93

Rebond de l'emploi, forte tertiarisation et maintien du socle productif 95

Un développement des emplois salariés	95
Une augmentation de la part des emplois tertiaires et un rebond des emplois industriels.....	95
Une économie locale équilibrée entre sphère présentielle et sphère productive	96
Zoom sur les principaux employeurs du Pays.....	97

Plusieurs secteurs économiques stratégiques..... 99

Les activités touristiques	99
Les activités productives : le poids de l'industrie et de la construction.....	102
Les activités commerciales	103
Les activités maritimes	112
Focus sur l'activité portuaire de la ville de Saint-Malo	114

Les activités technopolitaines.....	115
La logistique.....	116
Focus sur l'économie circulaire	119

100 zones d'activités économiques 120

Localisation et vocation des zones d'activités	120
Les ZAE, lieu d'accueil privilégié des locaux d'activités	123

Focus « littoral » (économie)..... 124

Synthèse, analyse prospective et enjeux..... 125

VI - LES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES ET LEURS COMPOSANTES NATURELLES, RURALES, URBAINES ET ARCHITECTURALES 127

Côte d'Émeraude du Frémur à La Rance	129
Saint-Malo et le Clos-Poulet	132
La Vallée de la Rance maritime.....	138
La Mer et l'estran du Mont-Saint-Michel	140
Marais de Dol.....	141
Massif de Saint-Broladre.....	145
Bassin de Pleine-Fougères	147
Massif de Saint-Pierre-de-Plesguen	150
Bassin de Combourg	152
Canal d'Ille-et-Rance	154
Vallons de Saint-Thual	156
Collines de Bécherel	158
Vallée du Couesnon de Saint-Marc à Pontorson	159

Focus « littoral » 160

Synthèse, analyse prospective et enjeux..... 161

VII - L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE 163

Analyse morphologique du territoire 163

Les centres anciens antérieurs à la première moitié du XIX ^e siècle	163
Développement urbain de la deuxième moitié du XIX ^e siècle – première moitié du XX ^e siècle	167
Les zones d'activités	170
Les villages	171
Les implantations disséminées : Hameaux et bâtis isolés (habitat dont patrimoniale et malouinières, ou agricoles).....	174

Les extensions pavillonnaires contemporaines	177
Analyse de la consommation passée d’espaces naturels, agricoles et forestiers.....	181
Le Mode d’Occupation du Sol de la Bretagne (MOS) : outil régional commun de mesure de la consommation d’espace	181
Occupation du sol actuelle : Moins de 17 % du territoire urbanisé en 2021 (MOS)	182
La consommation d’espaces agricoles, naturels et forestiers passée (MOS) : 778 hectares consommés entre 2011 et 2021	183
Bilan de l’artificialisation des sols : une faible profondeur de données	186
Analyse du renouvellement urbain et de la densification passés pour le logement	187
La méthode.....	187
Résultats et analyse	188
Analyse des densités des opérations récentes	189
Estimation du potentiel théorique de renouvellement urbain et de densification des espaces urbanisés	190
Dans les tissus urbains mixtes	190
Dans les zones d’activités économiques.....	194
Les résultats des études.....	196
Focus littoral.....	197
La côte d’Émeraude du Frémur à la Rance	197
La Vallée de la Rance Maritime	197
Saint-Malo et le Clos-Poulet	197
Les Marais de Dol et le Massif de Saint-Broladre	198
Synthèse analyse prospective et enjeux : une artificialisation des sols en constante progression et la nécessité de protéger les sols.....	200
VIII – TABLES DES ILLUSTRATIONS, DES FIGURES ET TABLEAUX	202
Table des illustrations.....	202
Table des figures.....	206
Table des tableaux.....	208

I - LA POPULATION

Une densité élevée et inégalement répartie

Le périmètre du SCoT du Pays de Saint-Malo s'étend sur 1 081 km², soit, avec 173 101 habitants en 2020, une densité de 160 habitants par km².

Il s'agit du 6^e SCoT breton, avec la densité la plus élevée.

Cependant, des disparités en matière de densité de population sont à souligner, avec une forte concentration de celle-ci sur les communes littorales (mer et Rance).

En effet, les communes littorales ont une densité de 331 hab./km², alors que les autres communes présentent une densité moyenne de 92 hab./km². Les communes littorales concentrent ainsi 59 % de la population sur 29 % du territoire du Pays de Saint-Malo. Un « polygone dense » est particulièrement visible sur le nord-ouest du territoire (cf. carte page suivante).

Des disparités existent également entre les différentes strates de l'armature urbaine. Ainsi, la densité dépasse 1 000 hab./km² dans un pôle majeur. La densité est dix fois moindre en moyenne dans les communes rurales et périurbaines même si certaines communes du Nord-Ouest sont denses (plus de 1 200 hab./km² par exemple à Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine). De même, si les pôles structurants et relais présentent des densités moyennes, respectivement 221 et 175 hab./km², des communes comptent moins de 100 hab./km² (Combourg, Pleine Fougères).

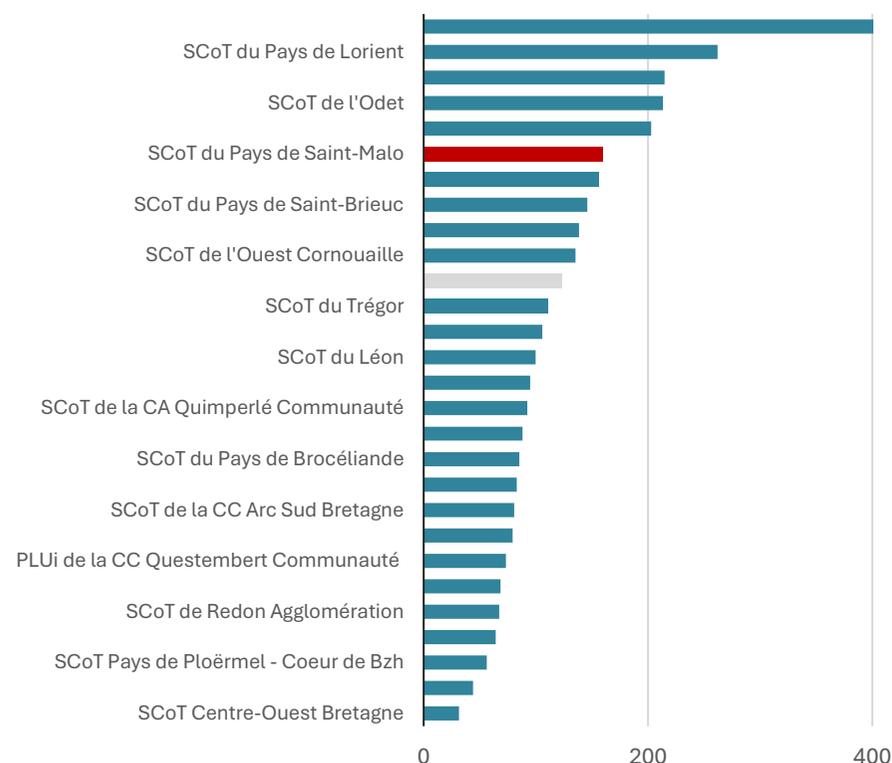


Figure 1 : Densité des territoires de SCoT bretons en 2020

Source : INSEE RP

	Population en 2020	Superficie (en km ²)	Densité 2020 (en hab./km ²)
CA du Pays de Saint-Malo	85 342	246	348
CC Bretagne Romantique	35 872	441	81
CC Côte d'Émeraude	28 169	74	382
CC Pays de Dol et Baie du Mont St-Michel	23 718	322	74
SCoT du Pays de Saint-Malo	173 101	1081	160
Bretagne	3 366 258	27127	124

Tableau 1 : Population et densité en 2020 par intercommunalité

Source : INSEE RP

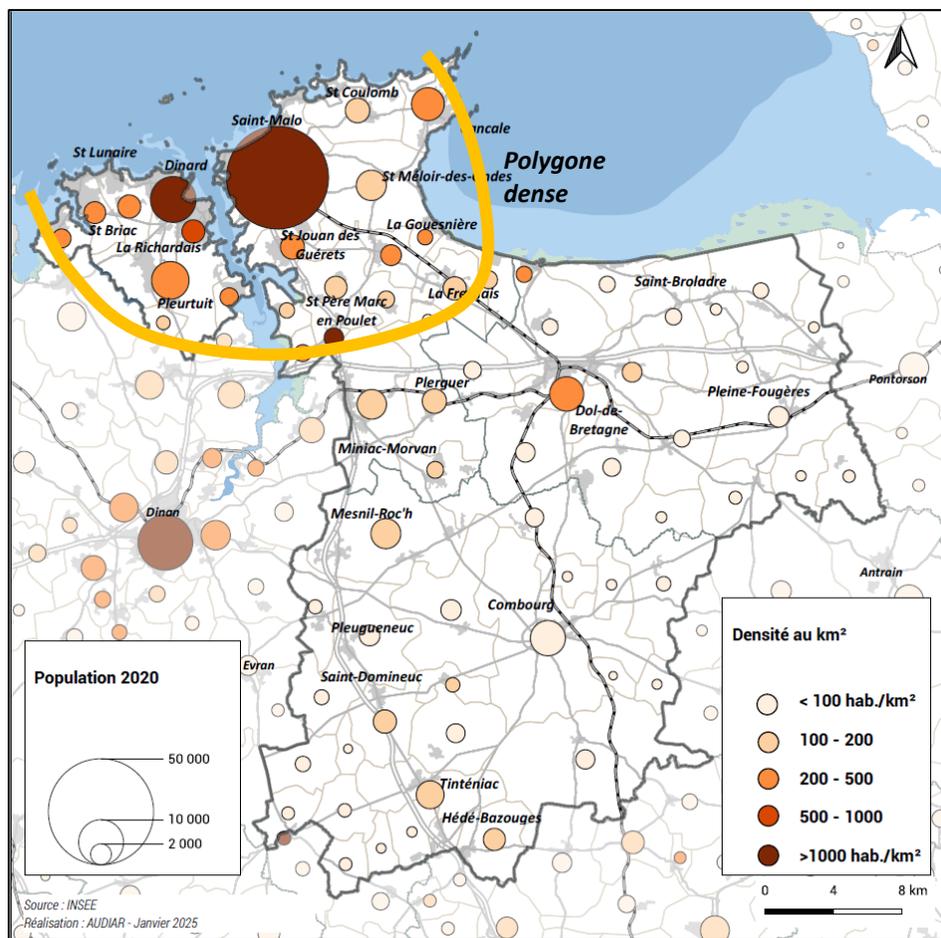
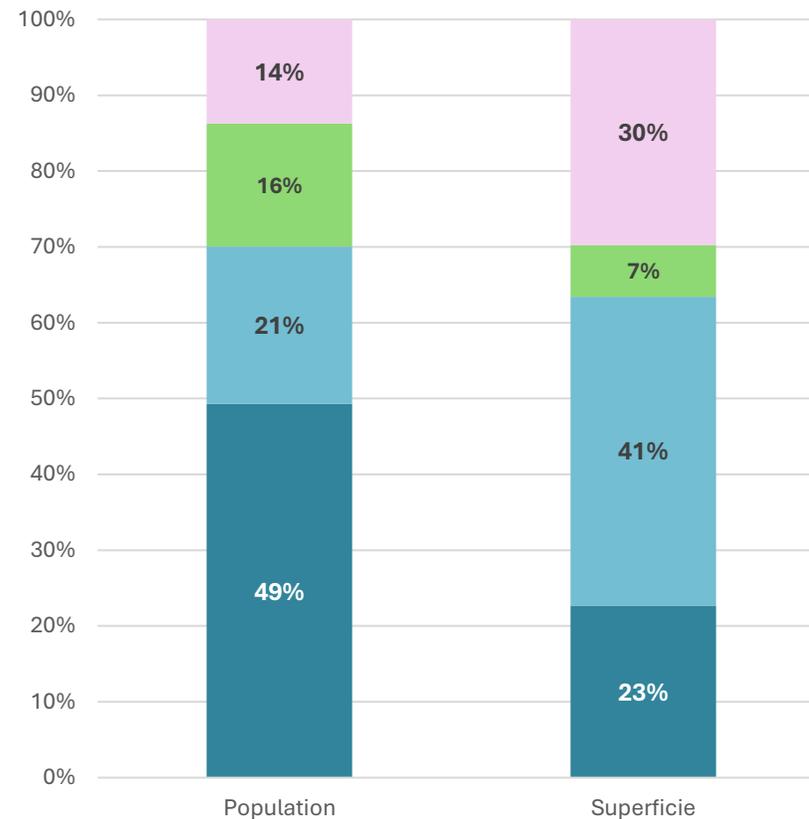


Illustration 1 : Population par commune et densités en 2020
 Source : INSEE RP

L'une des conséquences est une surreprésentation de la part de la population à Saint-Malo Agglomération et sur la Communauté de Communes de la Côte d'Émeraude, alors qu'à l'inverse, la Communauté de Communes de la Bretagne Romantique ne compte que 21 % des habitants bien qu'elle représente plus de 40 % de la superficie du Pays,



- CA du Pays de Saint Malo
- CC Bretagne Romantique
- CC Côte d'Émeraude
- CC Pays de Dol & Baie du Mt St-Michel

Figure 2 : Représentation démographique et superficie des intercommunalités des Communautés du pays de Saint-Malo en 2020
 Source : INSEE RP

Un léger regain de croissance depuis le milieu des années 2010

Avec plus de 174 000 habitants en 2021, le Pays de Saint-Malo a gagné 8 400 habitants entre 2014 et 2021, soit près de 1 200 habitants supplémentaires par an.

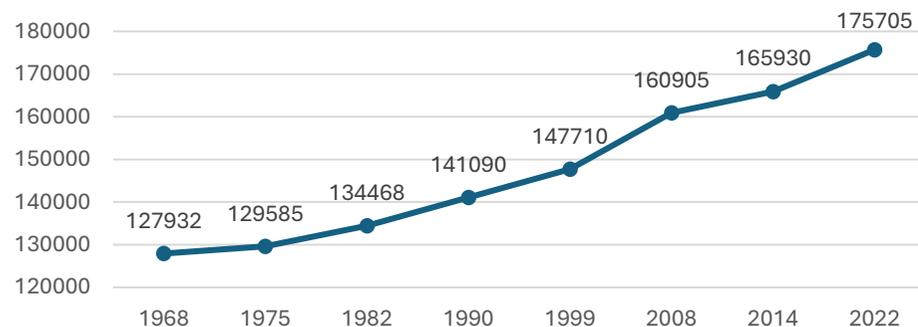


Figure 3 : Évolution de la population du Pays de Saint-Malo depuis 1968

Source : INSEE RP

Entre 2014 et 2021, son taux de croissance annuel moyen atteint + 0,7 % par an. Par rapport à la période 2008-2014, son dynamisme s’est accéléré (+ 0,5 % par an), mais reste moins important qu’entre 1999 et 2008 (+ 1,0 % par an). Quelle que soit la période, la croissance y est moins forte qu’en moyenne en Ille-et-Vilaine.

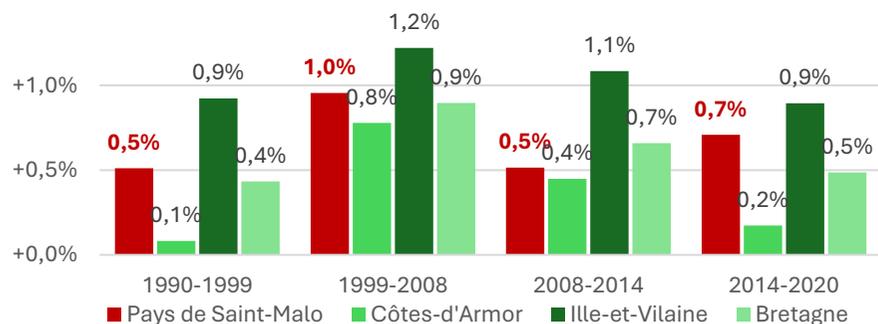


Figure 4 : Comparaison de l'évolution des taux de croissance du pays de Saint-Malo, des départements et de la région depuis 1990

Source : INSEE RP

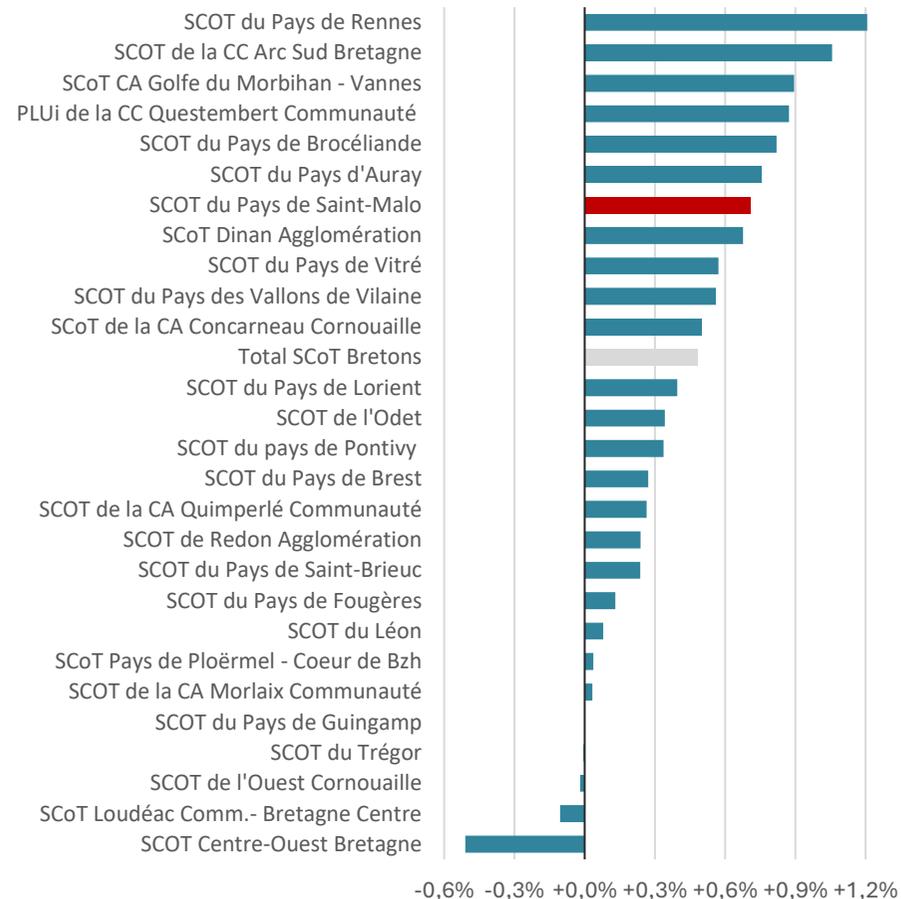


Figure 5 : Taux de croissance annuel moyen des territoires de SCoT bretons entre 2014 et 2020

Source : INSEE RP

À l'échelle des SCoT de la Bretagne, entre 2014 et 2020, le taux de croissance démographique du Pays de Saint-Malo s'est hissé au 7^e rang des taux les plus dynamiques alors qu'il était situé seulement au 15^e rang entre 2008 et 2014.

Les axes Saint-Malo / Rennes et Saint-Malo / Dinan, supports de croissance démographique

En matière d'accueil démographique, la situation du Pays de Saint-Malo est contrastée. La Communauté de Communes Côte d'Émeraude connaît la plus forte croissance démographique (+1,0 % par an entre 2014 et 2020). La Bretagne Romantique et la CA de Saint-Malo connaissent également un fort dynamisme démographique (supérieur à +0,7 % par an), tandis que la croissance de la population du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel est beaucoup plus limitée.

	Habitants supplément. par an 2014-2020	Taux d'évolution annuel 2014-2020	Taux d'évolution annuel 1999-2020
Saint-Malo Agglomération	+590	+0,7 %	+0,4 %
CC Bretagne Romantique	+274	+0,8 %	+1,8 %
CC Côte d'Émeraude	+277	+1,0 %	+0,7 %
CC Pays de Dol et Baie du Mt St-Michel	+55	+0,2 %	+0,9 %

Tableau 2 : Évolution de la population par intercommunalité 2014 -2020 et 1999-2020

Source : INSEE RP

Par ailleurs, à l'intérieur même de certaines intercommunalités, des disparités fortes sont recensées. Des effets d'axes routiers sont clairement identifiés le long de la RD 137, entre le Sud de Saint-Malo et la limite Sud du Pays, mais aussi de la RN 176. Les contrastes sont donc très marqués sur le Pays, entre littoral autour de Saint-Malo et Dinard, l'axe RD 137, l'axe Dol/Combours et l'Est du territoire.

Notons le phénomène d'étalement des pôles d'emplois de Saint-Malo d'une part et de Rennes d'autre part. En effet, l'étalement du pôle rennais, notamment vers le nord, provoque depuis la fin des années 90 des évolutions démographiques particulièrement fortes sur une grande partie sud du territoire du Pays de Saint-Malo, courtisée par les ménages d'actifs travaillant au sein de l'agglomération rennaise, et cherchant à bénéficier des opportunités (coût du foncier, coût de l'immobilier notamment) et d'un cadre de vie plus apaisé que l'environnement urbain. Cela se traduit par une forte croissance démographique de la Bretagne Romantique, avec un taux de croissance annuel moyen de +1,8 % par an en moyenne entre 1999 et 2020.

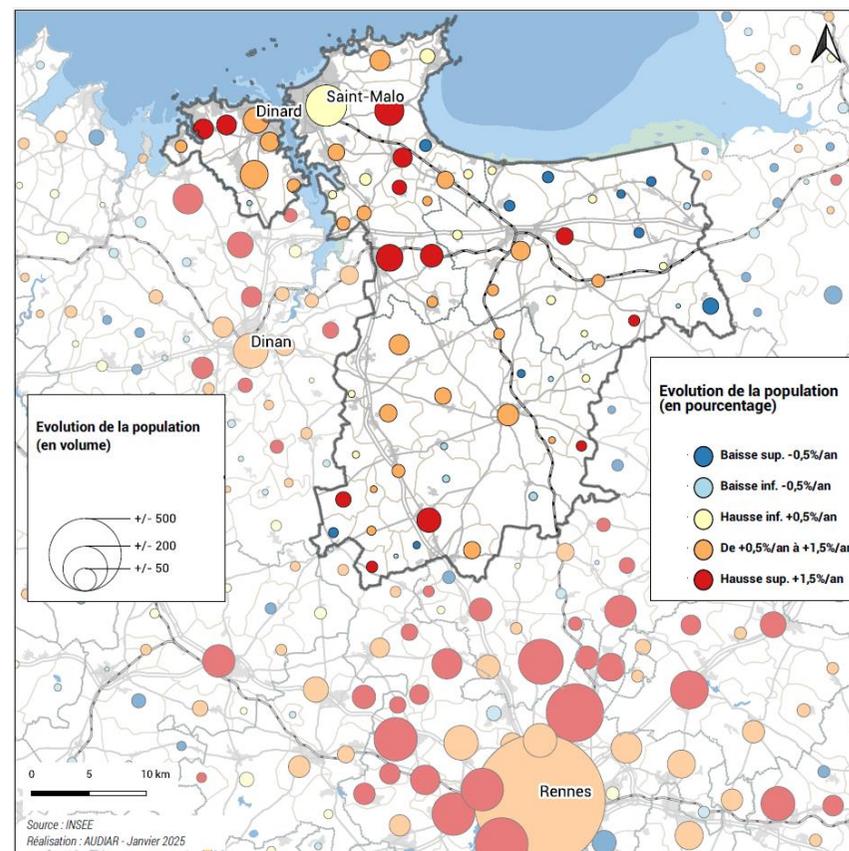


Illustration 2 : Évolution annuelle moyenne de la population entre 2014 et 2020 par commune

Source : INSEE RP

Soulignons les difficultés du franchissement de la Rance font que l'attractivité du pôle d'emplois de Dinard se reporte surtout sur la rive gauche de la Rance.

En termes d'armature territoriale au sein du Pays de Saint-Malo, un léger rééquilibrage s'observe ces six dernières années entre les pôles (majeur, structurants, relais) et les communes rurales et périurbaines. Ainsi, depuis la fin des années 90, ce sont les communes rurales et périurbaines qui connaissent la plus forte croissance démographique (+1,5 % par an en moyenne entre 1999 et 2020), suivis des pôles relais (+1,2 % par an), tandis que le pôle majeur perdait des habitants.

Sur la période la plus récente (2014-2020), le pôle majeur a connu un regain de dynamisme (+0,4 % par an), tandis que la croissance des communes rurales et périurbaines a été divisée par deux. Malgré cette forte réduction de l'écart, la croissance démographique reste encore deux fois plus importante dans les communes rurales et périurbaines que dans le pôle majeur.

Entre 2014 et 2020, les pôles structurants et les pôles relais ont connu un dynamisme démographique équivalent à celui observé dans les communes rurales et périurbaines. Ils ont vu leur croissance s'accroître par rapport à la période précédente (2008-2014).

Un solde naturel déficitaire avec de fortes disparités territoriales

Entre 2014 et 2020, le Pays de Saint-Malo a enregistré plus de décès que de naissances. Le solde naturel par commune est fortement lié à leur structure par âge. Les communes du Sud du Pays, à l'exception de Combourg, ont toutes enregistré un solde naturel positif entre 2014 et 2020. À l'inverse, les communes littorales comptent plus de décès que de naissances (taux lié au solde nature de -0,5%/an en moyenne sur la période).

	Liée au solde naturel		Liée au solde migratoire	
	En %	En volume	En %	En volume
Saint-Malo Agglomération	-0,3%	-233	+1,0%	+822
CC Bretagne Romantique	+0,3%	+110	+0,5%	+164
CC Côte d'Émeraude	-0,7%	-194	+1,7%	+471
CC Pays de Dol et Baie du Mt St-Michel	-0,2%	-57	+0,5%	+111
C. du pays de Saint-Malo	-0,2%	-373	+0,9%	+1 568

Tableau 3 : Variation de la population liée aux soldes naturels et migratoires / croissance annuelle 2014-2020

Source : INSEE RP

Selon l'armature territoriale, les communes « pôles » ont un déficit naturel alors que les communes rurales et périurbaines connaissent globalement un accroissement naturel de leur population. Ce phénomène se retrouve sur l'ensemble des agglomérations à l'échelle nationale, du fait de la périurbanisation et des coûts du foncier et de l'immobilier généralement plus faibles en périphérie des villes centres, poussant les

jeunes ménages à s'y installer. Les proportions analysées sur l'axe de la RD 137, et précisément au sud du Pays de Saint-Malo, en lisière de l'agglomération rennaise, indiquent la présence de familles et de jeunes ménages, arrivés dans les années 2000, et participant à la natalité du territoire. A contrario, le phénomène de vieillissement sur les zones littorales s'affirme nettement au regard de cet indicateur. Les analyses aux paragraphes suivants corroborent cette analyse.

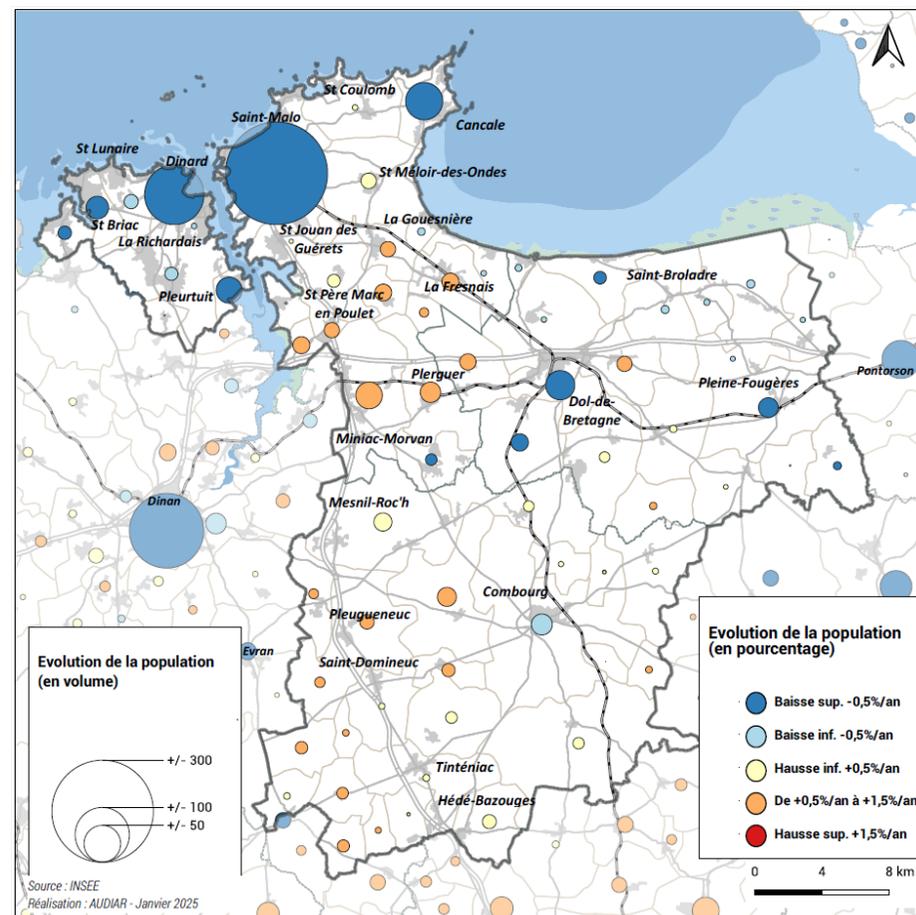


Illustration 3 : Croissance démographique due au solde naturel 2014-2020

Source : INSEE RP

Un solde migratoire positif mais variable selon les communes et les périodes

Si le taux d'évolution lié au solde naturel est globalement déficitaire entre 2014 et 2020 dans le Pays de Saint-Malo, le taux lié au solde migratoire est lui globalement positif sur la même période. Ainsi, 48 communes sur 70 ont enregistré plus d'entrées que de sorties.

Ce sont les communes de la CC Côte d'Émeraude et de la CA de Saint-Malo qui ont les soldes migratoires les plus positifs, tandis que la majeure partie des communes présentant un déficit migratoire sont situées dans la CC Bretagne Romantique et la CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel.

En fait, la situation s'est inversée par rapport au début des années 2000, où la CA du Pays de Saint-Malo connaissait le solde migratoire le plus restreint (négatif dans la ville-centre), et la plupart des communes de la CC Bretagne Romantique des soldes migratoires positifs. Le taux d'évolution lié au solde des entrées-sorties de la Bretagne Romantique entre 2014 et 2020 a été divisé par quatre par rapport au début des années 2000, tandis que celui la CA de Saint-Malo a été multiplié par trois.

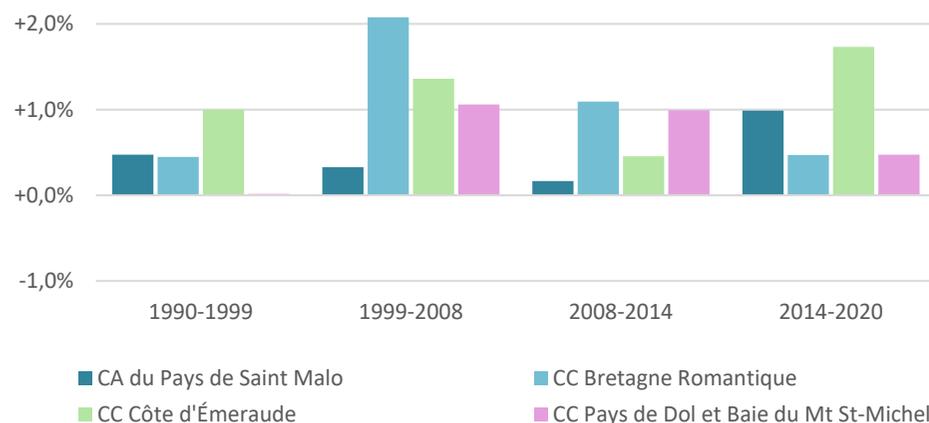


Figure 6 : Évolution du taux de croissance annuel moyen lié au solde migratoire par intercommunalité depuis 1990.

Source : INSEE RP

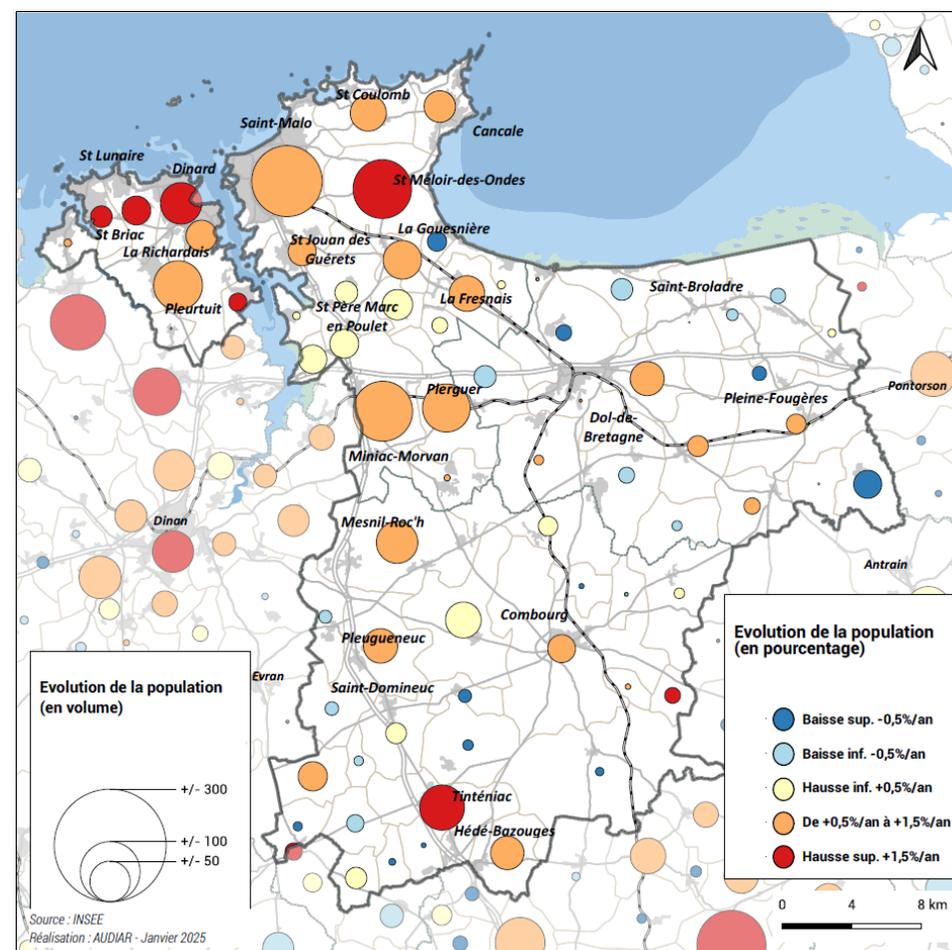


Illustration 4 : Accroissement démographique 2014-2020 dû au solde migratoire

Source : INSEE RP.

La composition des ménages et la structure démographique

Un vieillissement important de la population, en particulier sur le secteur littoral

L'indice de jeunesse est le rapport entre les moins de 20 ans et les plus de 60 ans. Cet indicateur est seulement de 0,67 en 2019 à l'échelle du Pays de Saint-Malo, marqueur d'un fort vieillissement. Sur les vingt-huit SCoT bretons, seuls huit présentent un indice de jeunesse plus faible que celui du Pays de Saint-Malo.

Une forte dichotomie est observée entre la partie Sud du Pays de Saint-Malo, où la part des moins de 20 ans est supérieure à la part des plus de 60 ans et les parties littorales, et Est du territoire, où l'indice de jeunesse est très faible (inférieur à 0,3 à Dinard et 0,4 à Cancale).

Le vieillissement de la population est le phénomène marquant de ces deux dernières décennies. En 2019, une personne sur trois a plus de 60 ans dans le Pays de Saint-Malo, contre un sur quatre en 1999. Ce vieillissement concerne aussi bien les 60-74 ans que les 75 ans et plus. Cette tendance est amplifiée par la diminution de la part des 15-29 ans, constitués d'étudiants et de jeunes actifs, mais aussi des 30-44 ans.

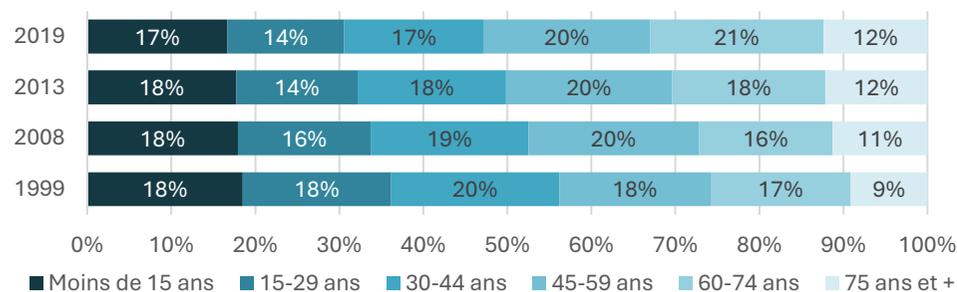


Figure 7 : Évolution de la répartition par âge de la population entre 1999 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo

Source : INSEE RP

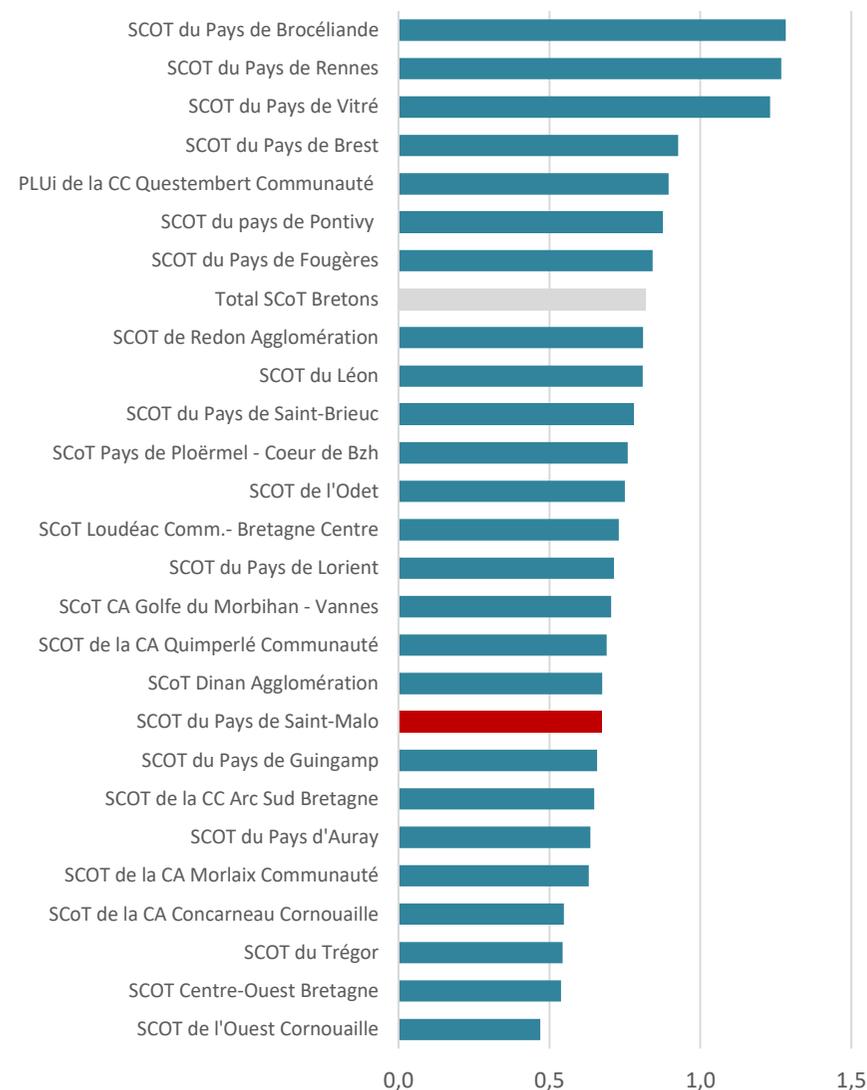


Figure 8 : Indice de jeunesse en 2019 des SCoT bretons

Source : INSEE RP

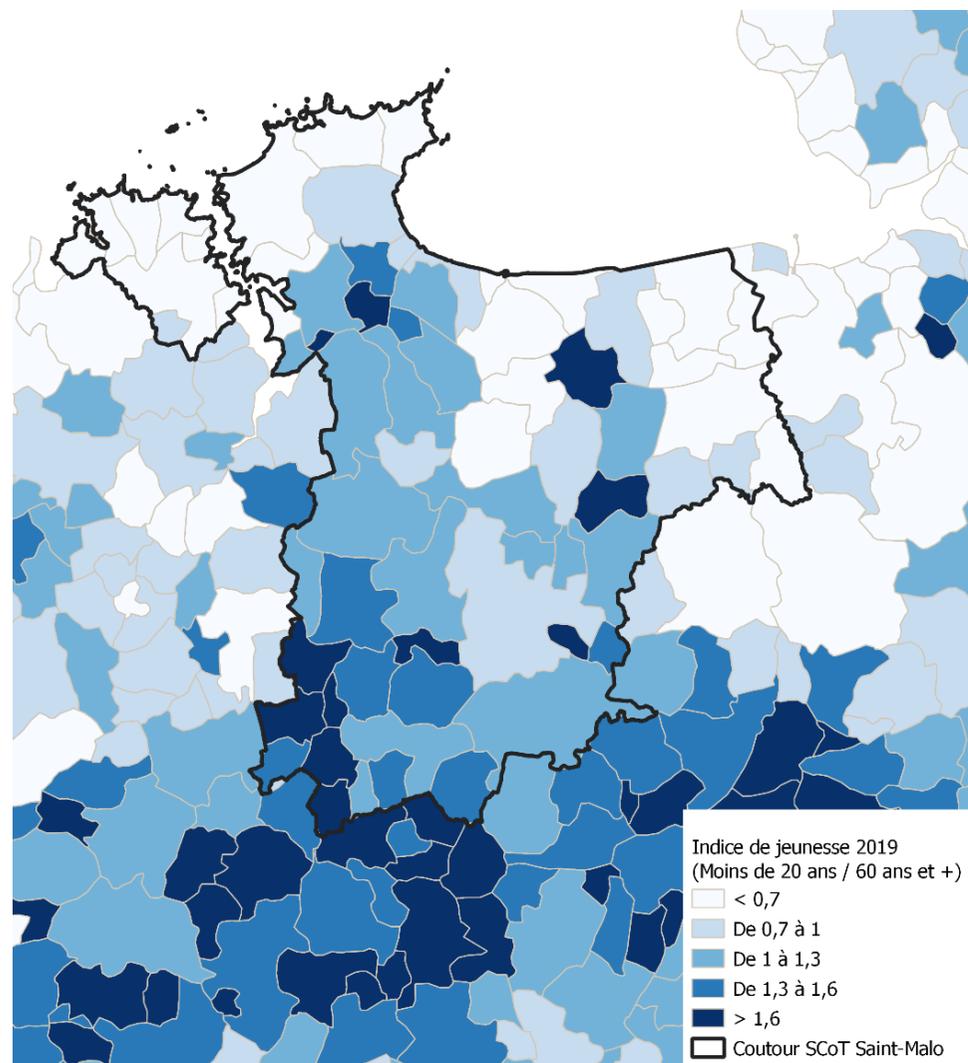


Illustration 5 : Indice de jeunesse au sein des communes du Pays de Saint-Malo en 2019

Source : INSEE RP

Sur la période la plus récente (2013-2019), la population de 45 ans et plus continue d'augmenter et notamment les 60-74 ans.

En 2019, la CA du Pays de Saint-Malo compte à elle seule + 3 600 personnes de plus de 60 ans par rapport à 2013. Les 15-29 ans y sont également légèrement en hausse mais les enfants de moins de 15 ans y sont en reculs.

La Bretagne Romantique se caractérise par une forte progression des 45-59 ans sur la période, soit le signe d'un fort vieillissement dans les décennies à venir. Les 30-44 ans y sont en reculs, à l'inverse de la tendance observée entre 2008 et 2013.

Les deux intercommunalités de Côte d'Émeraude et du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel ont enregistré un recul, en volume, des moins de 45 ans sur la période.

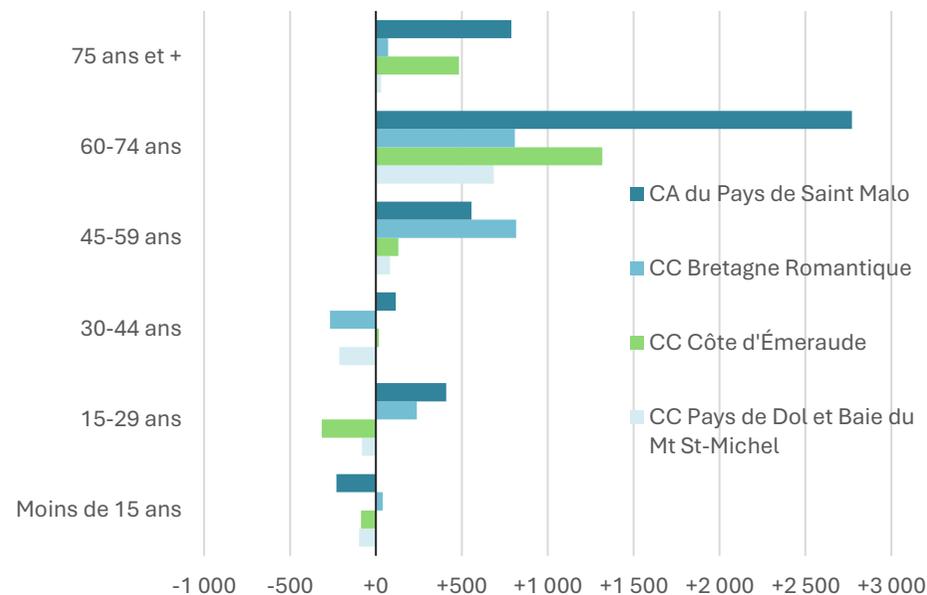


Figure 9 : Évolution de la population par âge entre 2013 et 2019 au sein des intercommunalités du Pays de Saint-Malo

Source : INSEE RP

Une composition des ménages différenciée selon les territoires

La taille des ménages

Le Pays compte plus de 82 000 ménages en 2021, composés de 2,06 personnes en moyenne. La taille des ménages est en diminution constante depuis 1968. Notons cependant que ce phénomène de desserrement des ménages décélère dans le temps passant de $-0,8\%$ par an en moyenne, entre 1990 et 1999, à $-0,6\%$ entre 1999 et 2013, et à $-0,5\%$ entre 2013 et 2019.

En 2019, la taille moyenne des ménages du Pays de Saint-Malo est proche de celle des départements d'Ille-et-Vilaine (2,17) et des Côtes-d'Armor (2,10).

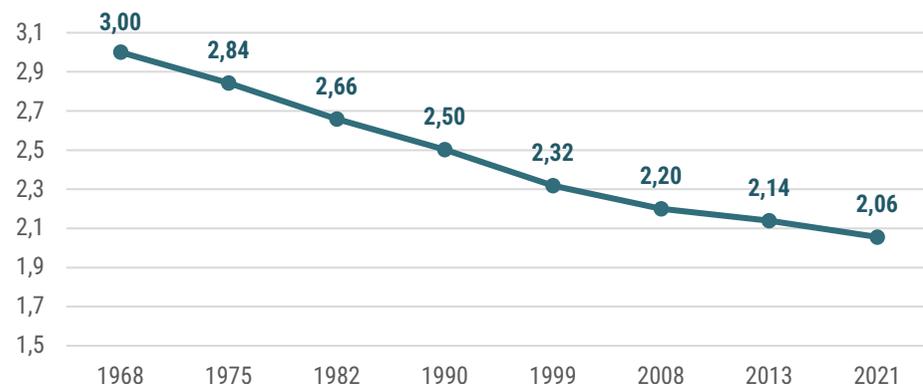


Figure 10 : Évolution de la taille des ménages depuis 1968

Source : INSEE RP

Ce phénomène de desserrement des ménages est dû au vieillissement de la population mais aussi à des évolutions sociétales qui sont :

- Une hausse de la proportion de personnes vivant seules à tous les âges de la vie ;
- Une évolution du schéma traditionnel de la famille avec la diminution du nombre d'enfants par famille, la multiplication des divorces et l'émergence des familles monoparentales ;
- La mise en couple plus tardive des jeunes.

Des disparités fortes existent entre les communes littorales, dont la taille moyenne des ménages atteint seulement 1,92 en 2019, et le reste du territoire, avec des ménages

composés en moyenne de 2,3 personnes. Les ménages des territoires périurbains de Rennes, au Sud de la Bretagne Romantique, sont encore plus grands : certaines communes ont des ménages composés en moyenne de plus de 2,6 personnes.

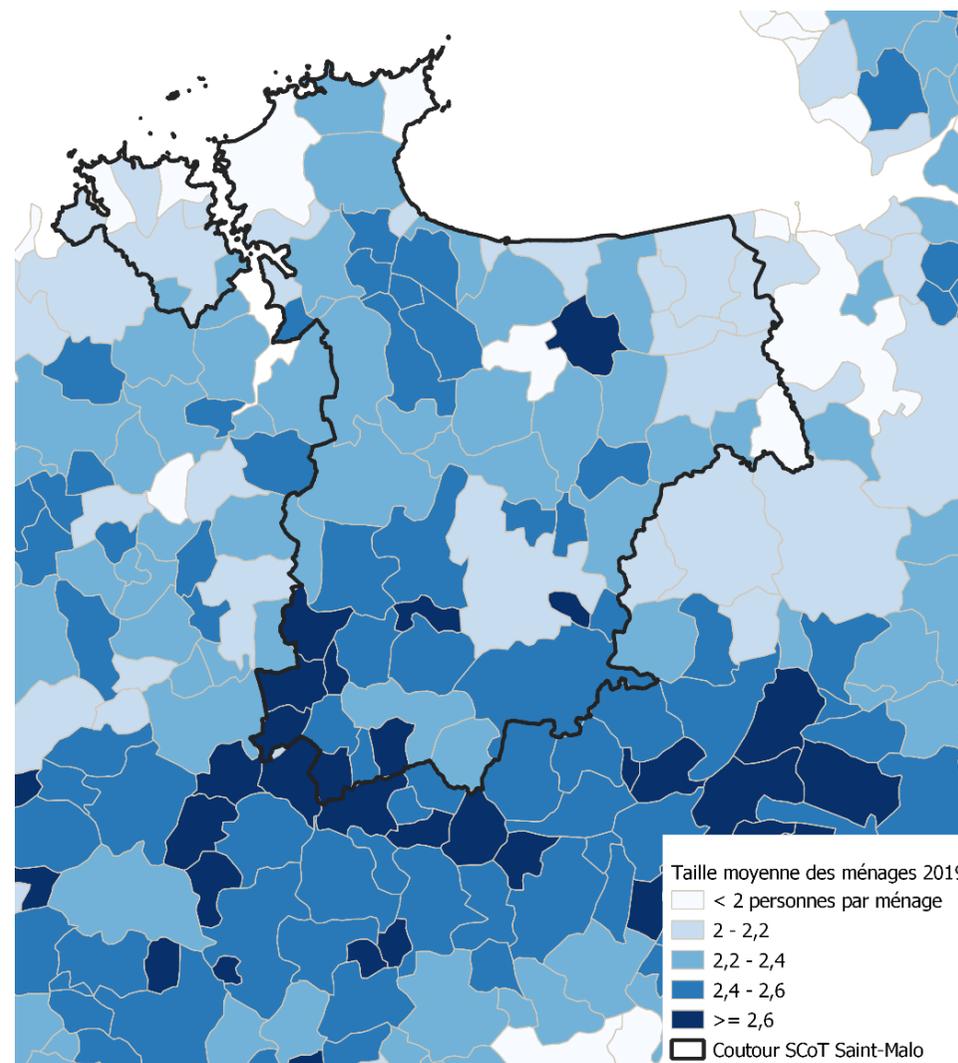


Illustration 6 : Taille des ménages à l'échelle des communes du Pays de Saint-Malo en 2019

Source : INSEE RP

La composition des ménages

Quatre ménages du Pays de Saint-Malo sur dix sont composés d'une seule personne, et trois sur dix sont des couples sans enfant. Ces deux catégories peuvent concerner à la fois les retraités et les jeunes ménages n'ayant pas encore d'enfant(s). En 2019, le Pays de Saint-Malo révèle une proportion de couples avec enfant(s) inférieure de quatre points à celle du département d'Ille-et-Vilaine, et une proportion de couples sans enfant supérieure de trois points. Ces proportions sont proches de celles observées en moyenne dans les Côtes-d'Armor.

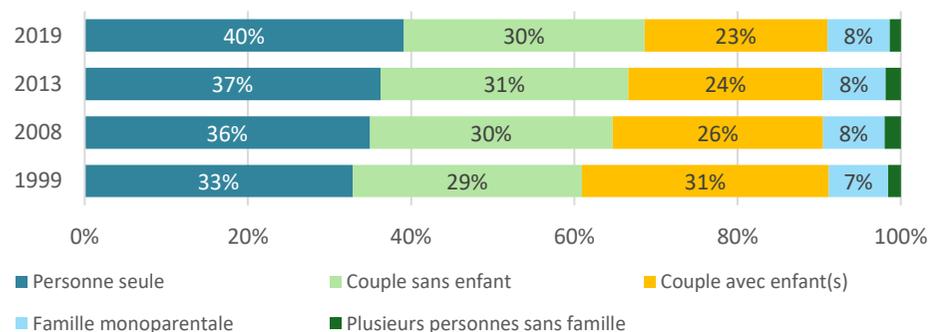


Figure 11 : Évolution de la répartition des ménages selon leur composition familiale entre 1999 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo

Source : INSEE RP

Depuis la fin des années 90, le Pays de Saint-Malo connaît une augmentation significative des ménages d'une seule personne, tandis que la part des couples avec enfant(s) a diminué de huit points. Toutefois, entre 2013 et 2019, le nombre de couples avec enfant(s) a connu une légère hausse.

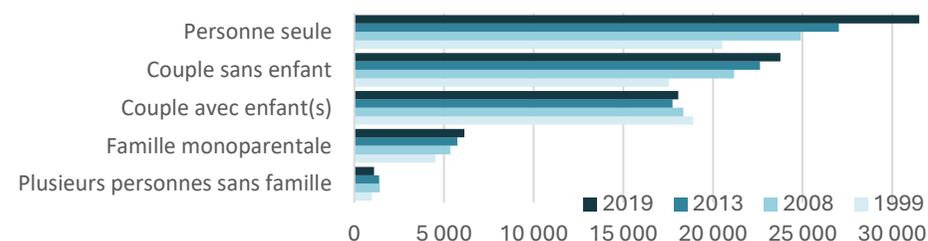


Figure 12 : Évolution de la composition des ménages dans le Pays de Saint-Malo entre 1999 et 2013

Source : INSEE RP

Les compositions familiales diffèrent nettement selon les strates de l'armature territoriale. En 2019, dans le pôle majeur, près de 50 % des ménages sont composés d'une personne seule contre près de 30 % dans les communes rurales et périurbaines. A contrario, les couples avec enfant(s) sont deux fois moins nombreux en proportion pour le pôle majeur par rapport aux communes rurales et périurbaines. Entre les deux, le profil des pôles structurants est davantage proche du pôle majeur et les pôles relais des communes rurales et périurbaines.

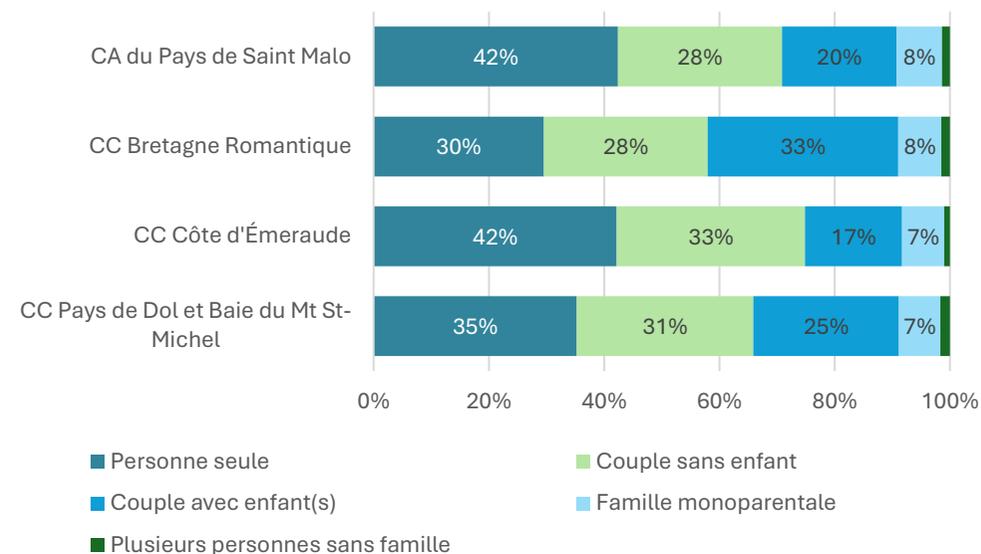


Figure 13 : Répartition des ménages en 2019 selon leur composition familiale par intercommunalité

Source : INSEE RP

Par intercommunalité, les personnes seules sont surreprésentées dans la CA du Pays de Saint-Malo et la CC Côte d'Émeraude, tandis que les couples avec enfant(s) sont nombreux en Bretagne Romantique, bénéficiant de l'aire d'attraction rennaise. À noter que le poids des familles monoparentales est le même quelle que soit l'intercommunalité, et quelle que soit la strate de l'armature territoriale.

Les évolutions entre 2013 et 2019 sont également contrastées selon les intercommunalités :

- Saint-Malo Agglomération connaît un accueil important de ménages de personnes seules et de couples sans enfant. Cet indicateur, couplé aux précédents sur le vieillissement de la population, indique que l'intercommunalité accueille essentiellement des actifs aux tranches d'âge les plus proches de la retraite (couple sans enfant) et des personnes âgées retraitées (couple sans enfant ou ménages d'une personne).
- La Côte d'Émeraude connaît des tendances similaires, dans des volumes moindres ;
- La Bretagne Romantique enregistre, une croissance de toutes les typologies de ménages. À noter que comparativement au reste du territoire, la Communauté de Communes a connu une forte hausse des familles monoparentales (qui ont augmenté dans toutes les intercommunalités).
- Le Pays de Dol - Baie du Mont St-Michel accueille essentiellement des ménages de personnes seules et se révèle la seule intercommunalité où les couples avec enfant(s) sont en léger recul.

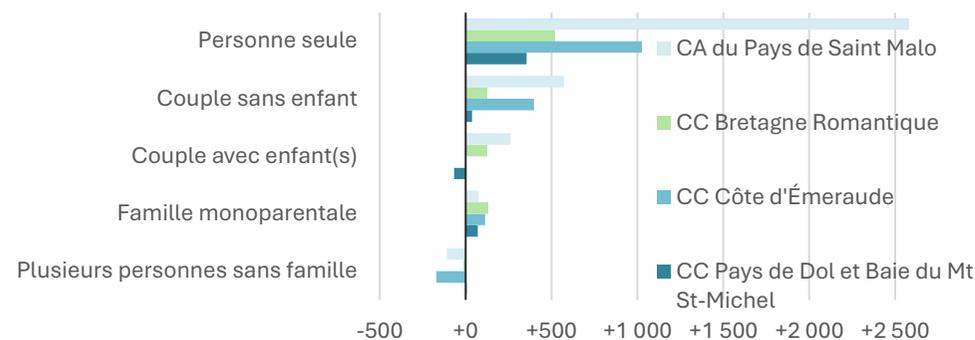


Figure 14 : Évolution de la composition des ménages entre 2013 et 2019 par intercommunalité
Source : INSEE RP

¹ Le groupe « autres » comprend la population au chômage et la population inactive décrite ci-après avec quelques indications sur les CS réservées aux personnes sans activité professionnelle. Ne sont pas des activités professionnelles :

- La production de biens ou services pour soi-même ou sa famille ;

La population selon la catégorie socioprofessionnelle¹

Les retraités représentent 36 % de la population du territoire âgée de 15 ans ou plus, soit une proportion de 10 points supérieurs à celle de l'Ille-et-Vilaine, mais égale à celle des Côtes-d'Armor. Leur part a augmenté de 3 points par rapport à 2008, en lien avec le vieillissement de la population.

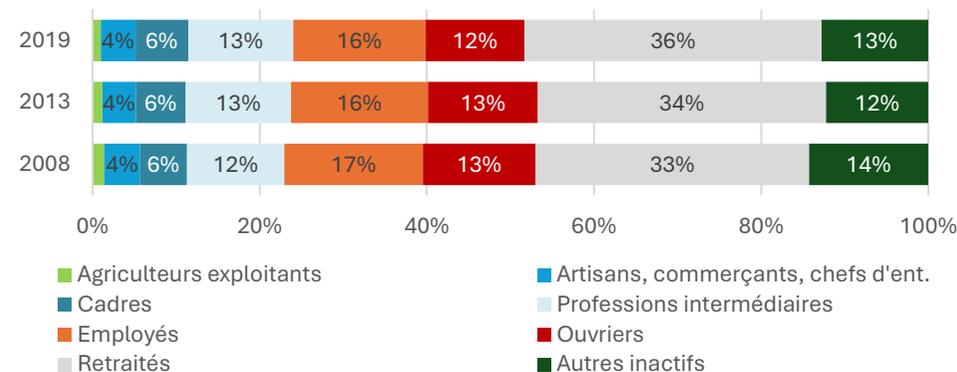


Figure 15 : Évolution de la répartition de la population de 15 ans et + selon la catégorie socioprofessionnelle entre 2008 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo

Source : INSEE RP

Au sein des actifs, comme sur le plan national, la part des cadres et professions intermédiaires a légèrement progressé au détriment des ouvriers et employés. En 2019, près d'une personne d'au moins 15 ans sur cinq est cadre ou de profession intermédiaire, comme en moyenne dans les Côtes-d'Armor, et contre un sur quatre dans le département d'Ille-et-Vilaine. En 2019, dans le Pays de Saint-Malo, comme dans les deux départements, 28 % de la population de 15 ans ou plus est employé ou ouvrier.

Les catégories socioprofessionnelles diffèrent selon les strates de l'armature territoriale. En lien avec le vieillissement de la population plus prononcé dans les pôles majeurs et structurants, les retraités y sont plus nombreux, représentant 40 % des personnes de plus de 15 ans, contre 30 % dans les communes rurales et périurbaines. Dans ces dernières, près d'un tiers de la population de plus de 15 ans est ouvrier ou employé.

- Les activités bénévoles de toute nature ;
- Le travail des détenus ;
- Les activités qui, par leur nature ou leur but, sont illégales.

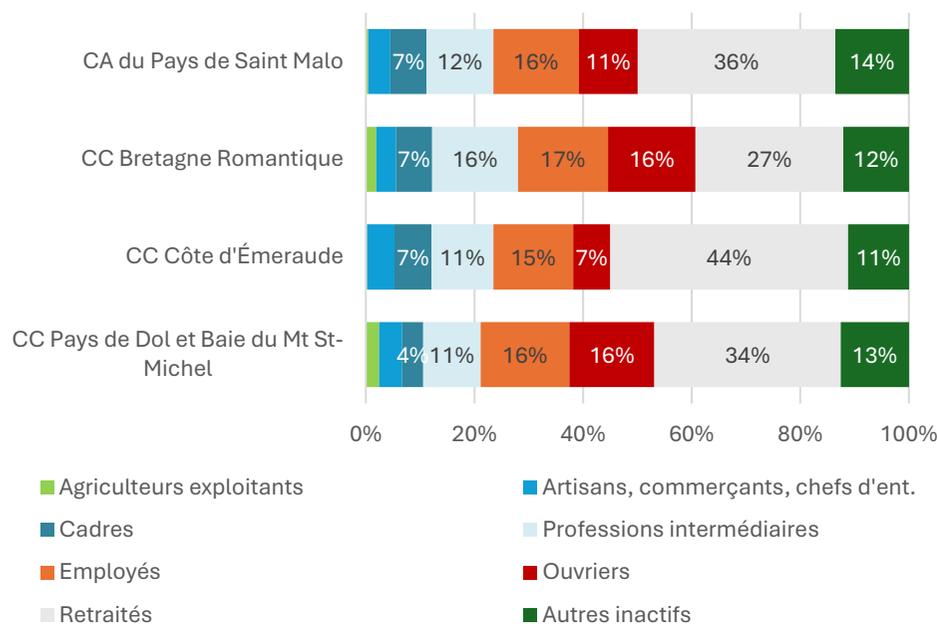


Figure 16 : Répartition de la population de 15 ans et + en 2019 selon sa catégorie socioprofessionnelle par intercommunalité

Source : INSEE RP

Les différences entre les intercommunalités sont également marquées, avec 44 % de retraités dans la CC Côte d'Émeraude, contre seulement 27 % en Bretagne Romantique. Parmi les actifs, la Bretagne Romantique et le Pays de Dol se caractérisent par leur forte proportion d'ouvriers. Dans CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel, les cadres sont peu présents. Saint-Malo Agglomération présente une répartition par catégorie socio-professionnelle proche de celle observée en moyenne dans le Pays.

Entre 2013 et 2019, corroborant le vieillissement de la population analysée précédemment, les retraités représentent la catégorie socioprofessionnelle ayant recensé la plus forte augmentation en volume (+4 600 personnes). La moitié de la hausse concerne Saint-Malo Agglomération (+2 400). Les autres inactifs (notamment les élèves et étudiants, les hommes et femmes au foyer, et les chômeurs n'ayant jamais exercé d'activité professionnelle) ont également vu leur nombre augmenter entre 2013 et 2019 (+1 800), alors qu'il avait baissé entre 2008 et 2013. En 2019, les autres inactifs sont au même nombre dans le Pays de Saint-Malo qu'en 2008.

Les cadres, les professions intermédiaires, les employés et les artisans commerçants chefs d'entreprise ont tous augmenté en volume entre 2013 et 2019, avec respectivement +1 000, +1 100, +600 et +500 personnes supplémentaires. À l'inverse, le nombre d'ouvriers a diminué sur la période (-750), tout comme les agriculteurs exploitants (-200).

L'analyse détaillée par intercommunalité montre que :

- Tous les territoires connaissent des évolutions allant dans le sens d'une augmentation du nombre de retraités.
- La hausse des cadres est particulièrement prégnante au sein de Saint-Malo Agglomération, qui enregistre également la plus forte baisse des ouvriers.
- La CC Côte d'Émeraude concentre à elle seule la moitié de la hausse des employés, mais les professions intermédiaires y diminuent.
- À l'inverse, le nombre d'employés recule légèrement dans le CC Bretagne Romantique, mais les professions intermédiaires y connaissent une forte hausse. Les cadres y sont stables entre 2103 et 2019.
- La baisse des agriculteurs exploitants touche particulièrement la CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel (où ils sont les plus nombreux), mais cette intercommunalité est la seule où le nombre d'ouvriers ne recule pas.

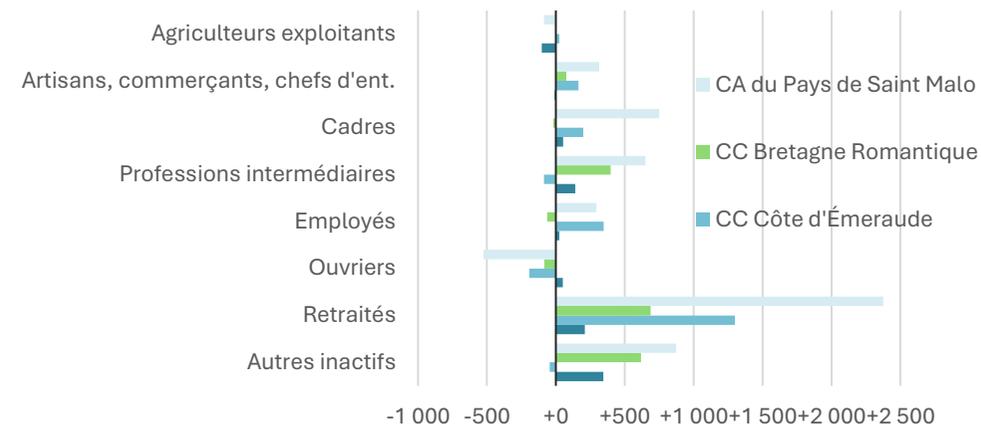


Figure 17 : Évolution de la population âgée de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle et par intercommunalité entre 2013 et 2019

Source : INSEE RP

Les revenus

Des disparités territoriales sont à souligner en termes de revenus des ménages :

- Les habitants du Nord-Ouest disposent des revenus les plus élevés du Pays de Saint-Malo. Il s'agit notamment des secteurs littoraux les plus attractifs du territoire avec des prix immobiliers parmi les plus élevés de la région. Cette ségrégation économique, accentuée par la pression liée aux résidences secondaires, rend difficile l'accès à un logement sur ces secteurs pour les ménages les plus modestes. Les ménages aux revenus élevés correspondent en grande partie à des retraités mais aussi à des cadres et professions intermédiaires.
- L'extrême Sud de la CC Bretagne Romantique, connaît également des revenus médians très élevés. L'arrivée de ménages dont l'un ou les deux membres travaillent au sein du pôle rennais est un phénomène qui se généralise sur cette partie du territoire du Pays de Saint-Malo. Ces populations nouvelles correspondent notamment à des cadres et professions intermédiaires.
- À l'inverse, le centre et l'Est du territoire et plus généralement les communes les plus distantes des axes de communication vers Saint-Malo et Rennes, disposent clairement des populations aux revenus les plus faibles du Pays.

	Nb ménages fiscaux 2020	Niveau de vie médian 2020	Taux de pauvreté 2020
Saint-Malo Agglomération	85 342	22 500 €	10,7 %
CC Bretagne Romantique	35 872	21 850 €	9,5 %
CC Côte d'Émeraude	28 169	24 110 €	9,4 %
CC Pays de Dol et Baie du Mt St-Michel	23 718	20 900 €	12,6 %

NB : Les données de la CC Côte d'Émeraude intègrent Beausais-sur-mer

Tableau 4 : Caractéristiques des ménages fiscaux par intercommunalité

Source : INSEE FiloSoFi

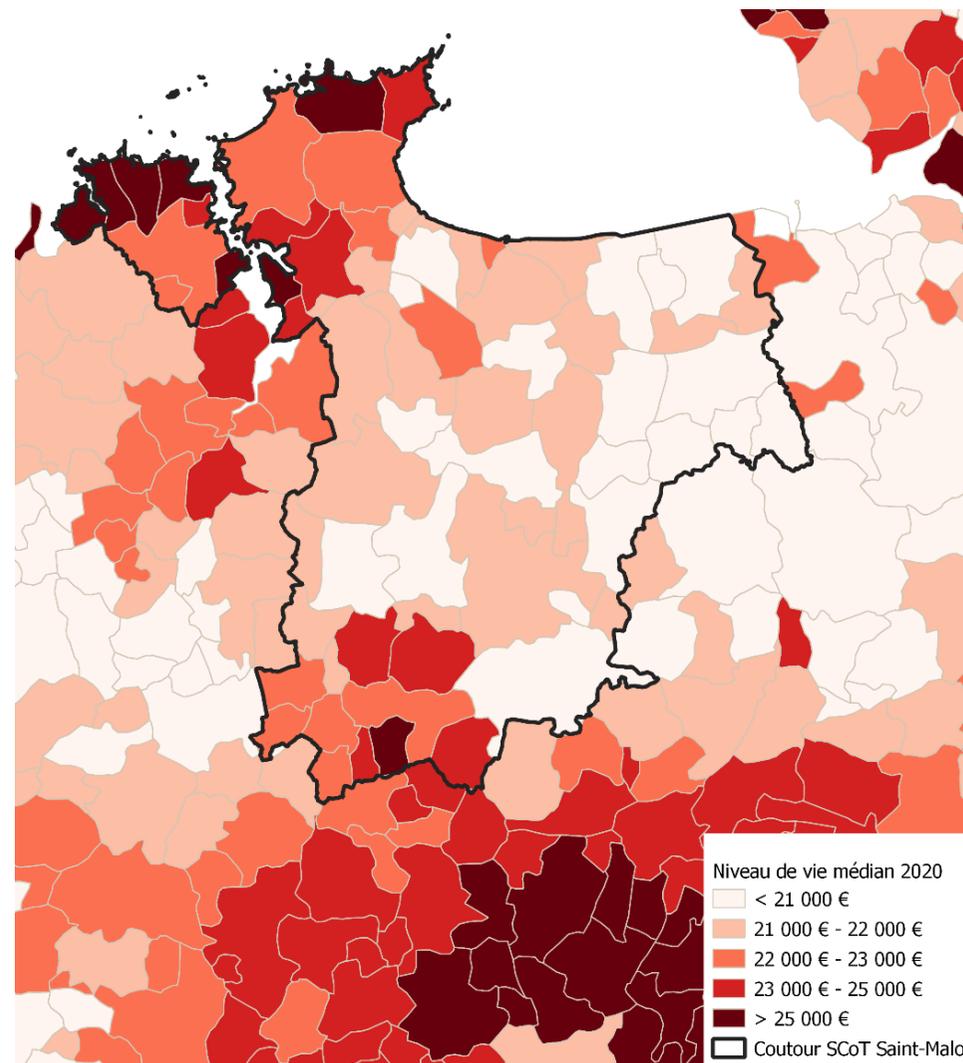


Illustration 7 : Les revenus fiscaux médians disponibles par unité de consommation en euros en 2020

Source : INSEE FiloSoFi

La précarité énergétique

L'étude de la précarité énergétique sur le Pays de Saint-Malo met en évidence un contraste marqué entre l'Ouest et l'Est du territoire. L'Est du Pays concentre les communes pour lesquelles les proportions de ménages en situation de précarité sont les plus élevées. Les communes de l'Ouest présentent quant à elles des proportions plus faibles.

Un ménage est considéré en précarité énergétique quand il ne parvient pas à satisfaire ses besoins énergétiques élémentaires. Ils correspondent à l'ensemble des besoins en matière de logement (chauffage, eau chaude, cuisson...) et en matière de mobilité (carburant). Cartographié par l'Office National de la Précarité Énergétique (ONPE), le taux d'effort énergétique (TEE) est l'indicateur central pour mesurer la précarité énergétique. Il met en perspective les dépenses énergétiques d'un ménage avec ses ressources économiques. Un ménage est alors considéré en précarité énergétique quand le taux d'effort énergétique est supérieur à 8 % pour les dépenses liées au logement et 4,5 % pour les dépenses de mobilité. Afin d'éviter de cibler des ménages disposant de ressources jugées confortables, l'indicateur se limite aux ménages des trois premiers déciles de revenu disponible.

- **La précarité énergétique logement**

Le Pays de Saint-Malo compte 11 580 ménages en situation de précarité énergétique logement, soit 14 % des ménages. Cette proportion est nettement supérieure à celle observée pour le département d'Ille-et-Vilaine (12,5 %). En lien avec leur poids démographique, un nombre important de ces ménages est concentré dans les communes du nord-ouest (Saint-Malo, Dinard, Cancale).

	Nb de ménages en précarité	Part des ménages en précarité
CA du Pays de Saint-Malo	5 466	13,2%
CC Bretagne Romantique	1 838	12,5%
CC Côte d'Émeraude	2 233	13,8%
CC Pays de Dol et Baie du Mt St-Michel	2 043	19,5%
C. du pays de Saint-Malo	11 580	14,0%

Tableau 5 : Nombre et part de ménages en situation de précarité logement par intercommunalité

Source : Modèle Géodip ONPE 2021

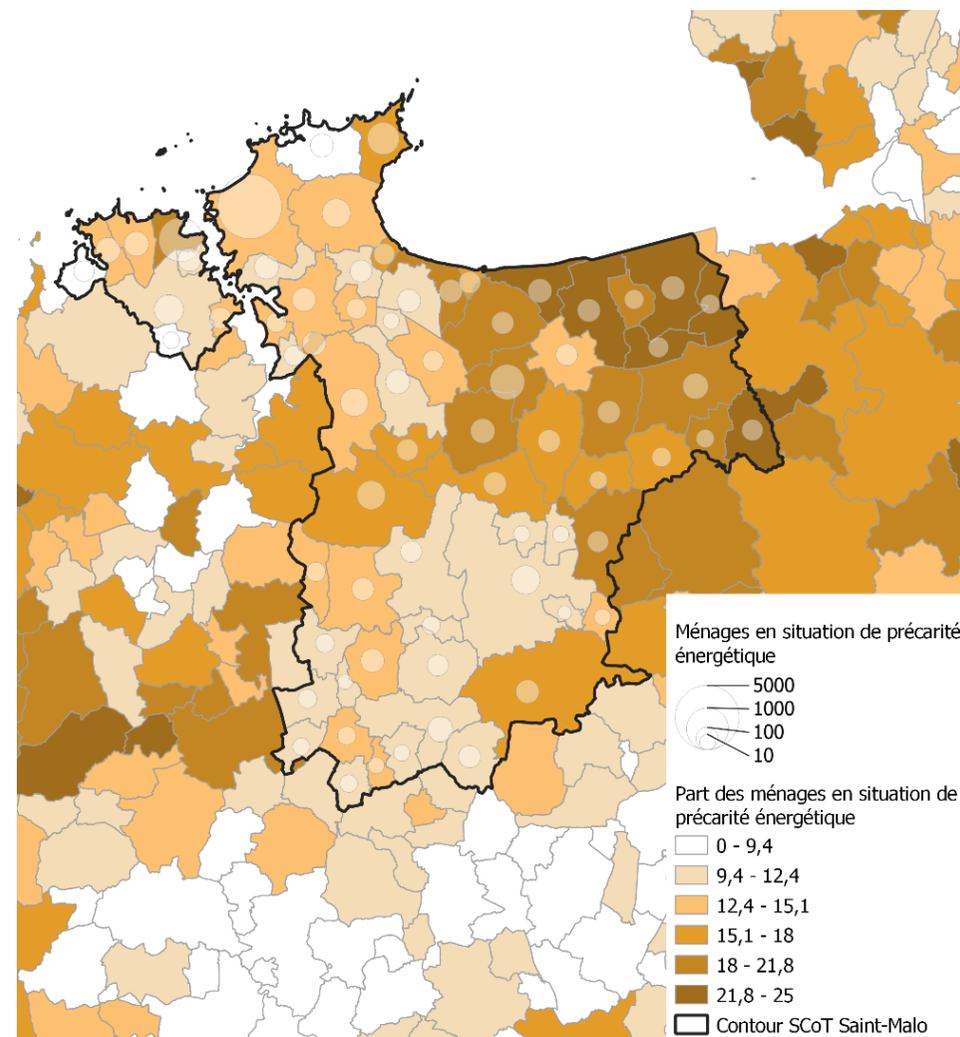


Illustration 8 : Précarité énergétique liée au logement sur le Pays de Saint-Malo

Source : Modèle Géodip ONPE 2021

Toutefois, au sein des communes moins peuplées et aux revenus plus modestes, la proportion de ménages en situation de précarité énergétique est plus élevée. C'est notamment le cas pour certaines communes à l'Est du territoire, où la part peut atteindre plus de 20 % (Roz-sur-Couesnon, Cherruix, Pleine-Fougères...). Ce constat met en évidence le lien très fort entre la précarité énergétique et les revenus des ménages. Ainsi, face à la hausse des prix de l'énergie, ces derniers sont également plus vulnérables.

• **La précarité énergétique mobilité**

Concernant la mobilité, le Pays de Saint-Malo affiche un taux de précarité énergétique de 15,9 %, soit 13 180 ménages. Ce taux est similaire à celui observé pour le département d'Ille-et-Vilaine (15,6 %) et inférieur à celui du département des Côtes-d'Armor (17,7 %).

À l'instar du logement, la précarité énergétique mobilité est contrastée entre les communes :

- Les plus peuplées présentent un nombre de ménages en situation de précarité plus élevé (3 858 ménages pour la commune de Saint-Malo, 831 pour la commune de Dinard ou encore 480 pour la commune de Dol-de-Bretagne)
- Les communes à fort taux de précarité énergétique sont localisées à l'Est du territoire. En effet, les habitants de ces communes sont éloignés des principaux pôles d'emploi, possèdent des revenus plus modestes et sont distants de la desserte locale du transport ferroviaire.

	Nb de ménage en précarité	Part des ménages en précarité
CA du Pays de Saint-Malo	6 461	15,6 %
CC Bretagne Romantique	2 461	16,7 %
CC Côte d'Émeraude	2 119	13,1 %
CC Pays de Dol et Baie du Mt St-Michel	2 131	20,4 %
C. du pays de Saint-Malo	13 180	15,9 %

Tableau 6 : Nombre et part de ménages en situation de précarité mobilité par intercommunalité

Source : Modèle Géodip ONPE 2021

Focus « littoral » (démographie)

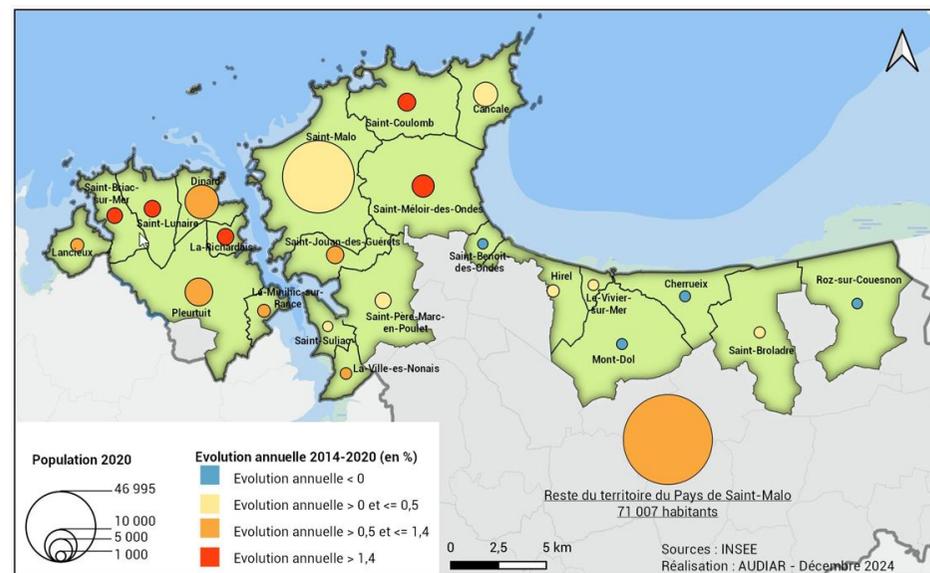


Illustration 9 : Population en 2020 et évolution 2014-2020

Source : Insee

Quelques constats :

1. Les communes littorales se caractérisent par **une forte concentration de la population**. Leur densité atteint 331 habitants par km² en 2020, contre 92 habitants par km² dans les autres communes du Pays de Saint-Malo. Les communes littorales concentrent ainsi 59 % de la population sur 29 % du territoire du Pays de Saint-Malo.
2. Les communes littorales sont marquées par **un vieillissement accentué** de leur population. Elles comptent en moyenne seulement 49 jeunes de moins de 20 ans, pour 100 personnes âgées de plus de 60 ans, alors que cet indice de jeunesse atteint 109 en moyenne sur les communes non littorales du Pays de Saint-Malo.

3. Corrélié au vieillissement de la population, les communes littorales observent un **déficit naturel** : entre 2014 et 2020, elles comptent 3 200 décès de plus que de naissances (alors que les autres communes comptent globalement sur la période près de 1 000 naissances de plus que de décès).
4. La croissance démographique des communes littorales (+0,6 %/an en moyenne entre 2014 et 2020) est exclusivement portée par **l'apport migratoire**. Leur taux d'évolution annuel lié au solde migratoire est deux fois plus fort que dans les autres communes du Pays de Saint-Malo (+1,2 % par an, contre +0,6 % par an).
5. **Une forte présence des ménages de petite taille**, peu de familles : les ménages sont composés en moyenne de 1,9 personne dans les communes littorales (contre 2,3 personnes en moyenne sur le reste du territoire du Pays de Saint-Malo). 44 % des ménages sont des personnes vivant seules, et seulement 17 % sont des couples avec enfant(s).
6. **Anticiper le vieillissement de la population** à travers un aménagement et une offre en logements adaptés est donc un enjeu essentiel pour les communes littorales, tout en essayant d'y favoriser une meilleure diversité générationnelle.

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un territoire aux dynamiques contrastées

Le Pays de Saint-Malo est un territoire attractif. Tout comme les Pays de Vallons de Vilaine, de Brocéliande ou de Vitré, il s'intègre dans un dynamisme marqué en Bretagne et en particulier à l'est de la région portée par une Métropole en croissance. À l'instar des Pays d'Auray et de Vannes, le cadre littoral est également un facteur d'attractivité pour la Côte d'Émeraude. Sur ces dernières années, les flux migratoires portent exclusivement le développement démographique tandis que le solde naturel est déficitaire.

Le vieillissement de la population s'accélère avec un tiers de la population âgée de 60 ans et plus, proportion similaire au département des Côtes-d'Armor, mais bien supérieure à celle de l'Ille-et-Vilaine.

Le Pays de Saint-Malo se distingue par une grande diversité territoriale.

Les densités urbaines se concentrent essentiellement sur la partie nord-ouest du territoire et a fortiori sur les communes de Saint-Malo et de Dinard. Les dynamiques démographiques les plus élevées, sur la période la plus récente, se situent également sur cette partie nord-ouest. Celle-ci bénéficie d'un apport migratoire important, compensant largement le déficit naturel lié au vieillissement de la population.

Les dynamiques démographiques sont également importantes au centre et au sud du pays, notamment en lien avec les deux principaux axes routiers du territoire, la RD 137 reliant Saint-Malo et Rennes mais aussi la RN 176 reliant Dinan à Pontorson. La forte croissance s'appuie dans ces territoires sur des soldes migratoires et naturels positifs.

Le phénomène de vieillissement est particulièrement marqué sur le littoral.

Les disparités des dynamiques territoriales s'illustrent par quatre principaux secteurs :

Le secteur nord-ouest

Polygone dense du territoire, il connaît une forte croissance démographique sur la période la plus récente. Le dynamisme démographique correspond uniquement à un accueil de nouveaux habitants. Le solde naturel est ainsi négatif sur la majorité de ces communes littorales et « rétro-littorales ». Le secteur nord-ouest connaît un vieillissement général de la population avec des retraités dont la représentation a fortement augmenté ces dix dernières années. Les ménages aux revenus les plus élevés du Pays se trouvent également sur ce secteur. L'accès au logement y est plus difficile pour les jeunes ménages en raison d'un coût élevé du foncier et de l'immobilier. Au regard du parc immobilier en place et des évolutions qui devraient augmenter la tension du marché foncier et immobilier, les phénomènes de vieillissement de la population et de difficulté d'accès au logement pour les jeunes ménages pourraient s'accroître.

Le secteur de l'axe Rennes-Saint-Malo élargi

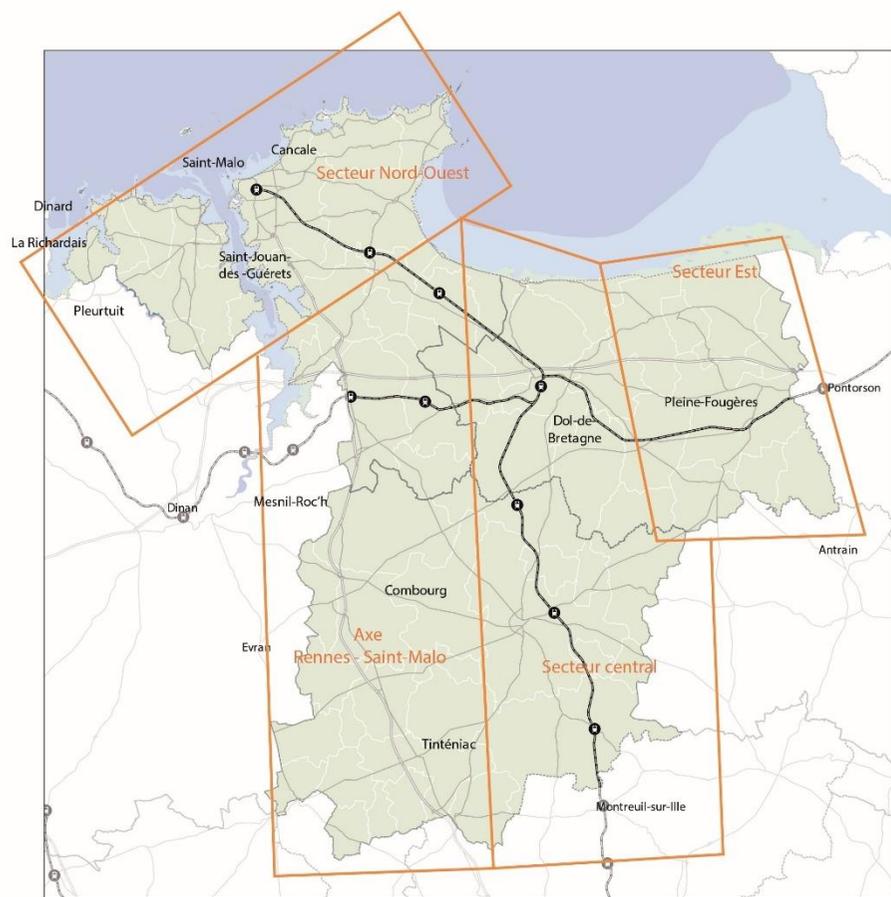
Secteur correspondant à une densité moyenne sans polarité marquée, il s'agit des communes ayant également de fortes croissances démographiques. Cette évolution correspond à la fois à un solde naturel positif et à un accueil important de nouveaux ménages. Cette croissance démographique s'explique en grande partie par l'arrivée de jeunes ménages associés à la zone d'emplois de Rennes mais aussi par un desserrement de la ville de Saint-Malo. Des contrastes se dessinent cependant dans ce secteur : le coût du foncier augmentant progressivement à côté des agglomérations, les ménages aux revenus les plus importants sont davantage représentés dans ces secteurs. L'installation des ménages sur ces territoires est certes liée à un critère d'opportunité foncière, mais également à la recherche d'un cadre de vie associée à l'accès à la maison individuelle avec jardin privatif, contrastant avec les modes d'habiter de la ville. L'arrivée assez récente de cette nouvelle population, ayant comme caractéristiques d'être néo-rurale et relativement homogène (âge, taille des ménages, catégorie socio-professionnelle, revenus...), pose la question de la pérennisation de ce modèle dans le temps (typologie d'habitat, consommation foncière, déplacements domicile-travail, besoin en équipements...).

Le secteur Est

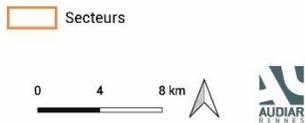
Partie la moins peuplée du Pays de Saint-Malo, elle possède une croissance démographique faible, uniquement due à un solde migratoire positif. Un certain nombre de communes de ce secteur voient même leur population reculer. À l'image du nord-ouest du territoire, le secteur Est connaît un fort vieillissement de sa population. Les caractéristiques socio-professionnelles et les revenus des ménages sont toutefois très différents du nord-ouest puisqu'il s'agit du territoire qui connaît les plus faibles revenus. Au regard des tendances actuelles et du parc immobilier peu diversifié, le phénomène de vieillissement des populations devrait se poursuivre sur ce secteur. Au regard du potentiel de ce secteur (coût du foncier attractif, axe N176 structurant, cadre de vie et environnement paysager qualitatif, réactivation possible de la gare de Pleine-Fougères...) et des pressions foncières qui s'exercent sur le reste du territoire, un report de l'accueil démographique pourrait s'effectuer sur ce secteur.

Le secteur central

Encerclant un axe Dol-de-Bretagne / Combourg, ce secteur est à la convergence des dynamiques : entre d'une part, l'attractivité du littoral et de la métropole rennaise et d'autre part, ses dynamiques propres (polarités de Dol-de-Bretagne et de Combourg). Le territoire connaît une croissance démographique modérée avec un solde migratoire et un solde naturel contrasté. Le territoire s'illustre par une relative stabilité quant à la composition de sa population (l'accueil démographique positif concerne l'ensemble des tranches d'âges) avec toutefois un léger vieillissement de la population. Avec deux pôles d'emploi structurant et la desserte ferroviaire, le secteur a tous les atouts pour continuer à accueillir de jeunes actifs.



Réalisation : AUDIAR - Septembre 2024



PRINCIPAUX ENJEUX

Faire du SCoT un document d'urbanisme qui permettra d'orienter les dynamiques démographiques avec plus d'opérationnalité, et tenir compte des évolutions sociodémographiques en cours :

- *Accueillir les futurs habitants de façon équilibrée sur le territoire en s'appuyant sur son armature territoriale et un rééquilibrage au profit de l'est du Pays de Saint-Malo.*
- *Définir un accueil démographique et une répartition de la population répondant à une équité et une cohérence territoriale.*
- *Accompagner une production de logements diversifiée pour favoriser le renouvellement de la population et la mixité sociale ainsi que générationnelle.*
- *Anticiper le vieillissement de la population à travers un aménagement et une offre en logements adaptés.*
- *Conforter les polarités du Pays de Saint-Malo et notamment la Ville de Saint-Malo.*
- *Maintenir un accès au logement pour tous.*

Illustration 10 : Les quatre secteurs aux dynamiques démographiques contrastées

II - L'HABITAT ET LE LOGEMENT

Le parc existant : des caractéristiques communes et une frange littorale sous pression

Une évolution du parc de logements très supérieure à celle de la population

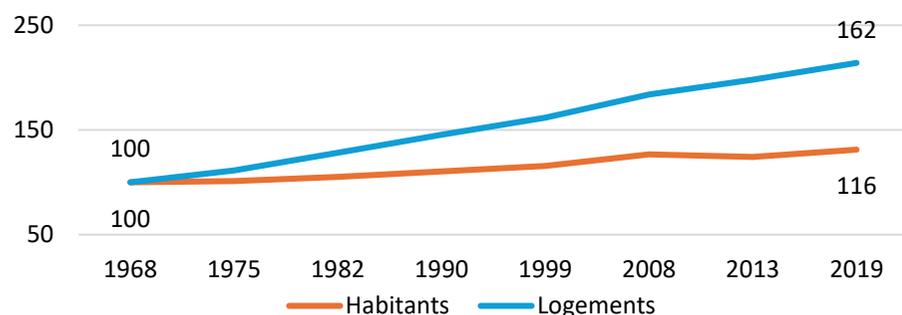


Figure 18 : Pays de Saint-Malo : évolution comparée nombre d'habitants et nombre de logements – base 100 en 1968

Source : Insee, RP, traitements Audiar

Au cours des 50 dernières années, l'évolution du parc de logements du territoire a été nettement plus importante que celle des habitants. À mesure qu'on s'approchait de la période récente, la croissance du parc s'est révélée de plus en plus soutenue comparée à celle de la population. L'explication principale réside dans l'effet combiné de deux processus :

- La production de résidences principales liée au desserrement des ménages ; Il y a de moins en moins d'habitants par logement. La taille moyenne des ménages atteint 2,07 personnes en 2019, par conséquent, il faut aujourd'hui davantage de logements pour loger la même population qu'auparavant (la taille moyenne des ménages était de 3 personnes en 1968).
- Le développement du parc de résidences secondaires.

Le territoire compte 114 732 logements en 2019. Géographiquement, il se répartit pour moitié dans les communes de Saint-Malo Agglomération, un quart dans la CC de la Côte d'Émeraude, 15 % dans la CC Bretagne Romantique et 12 % dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel. La croissance annuelle moyenne était de +1,5 % entre 2008 et 2013 ; celle-ci a ralenti légèrement entre 2013-2019 avec un rythme à +1,3 % / an.

Entre les deux périodes de référence, les dynamiques d'évolution ont évolué différemment selon les intercommunalités :

- La CC Pays de Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel a affiché un ralentissement marqué (+ 0,5%/an entre 2013-2019 contre + 1,8%/an entre 2008-2013) comme la CC Bretagne Romantique, mais dans une moindre mesure (+1,0 % / an contre +1,7% / an).
- La CC Côte d'Émeraude a observé un fléchissement limité (+1,2 % / an contre +1,5 % / an par rapport à 2008-2013).
- À l'inverse, Saint-Malo Agglomération a enregistré une trajectoire en légère hausse (+1,6 % / an contre +1,3 % / an précédemment).

	2008	2013	2019	2008-2013 Taux d'évolution moyen par an	2013-2019 Taux d'évolution moyen par an
CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel	11 758	12 880	13 285	+ 1,8%	+ 0,5%
CC Côte d'Émeraude	22 931	24 661	26 460	+ 1,5%	+ 1,2%
CC Bretagne Romantique	14 799	16 090	17 104	+ 1,7%	+ 1,0%
Saint-Malo Agglomération	49 121	52 481	57 883	+ 1,3%	+ 1,6%
C. du pays de St-Malo	98 609	106 112	114 732	+ 1,5%	+ 1,3%

Tableau 7 : Nombre de logements

Source : Insee, RP, traitements Audiar

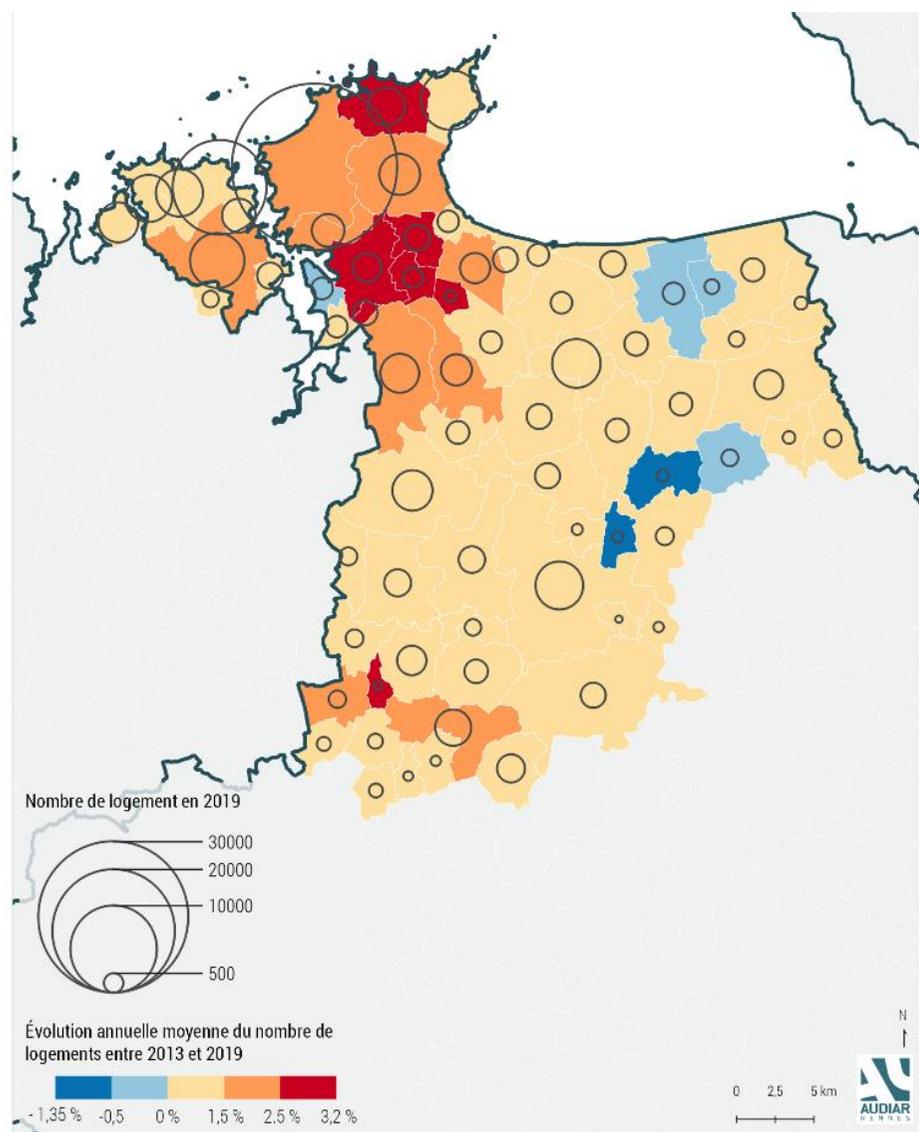


Illustration 11 : Le parc de logement et son évolution

Source : Insee, RP, traitements Audiar

Entre 2013 et 2019, Pleurtuit ainsi que certaines communes de Saint-Malo Agglomération et de la CC Bretagne Romantique, principalement situées le long ou en proximité de la 2 x 2 voies, sont celles dont les croissances ont été les plus importantes. Quant aux communes de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel, certaines d'entre elles affichent des taux négatifs : St-Broladre, Trans-la-Forêt, Broualan et Trémeheuc.

Un rebond de la construction neuve depuis 2017

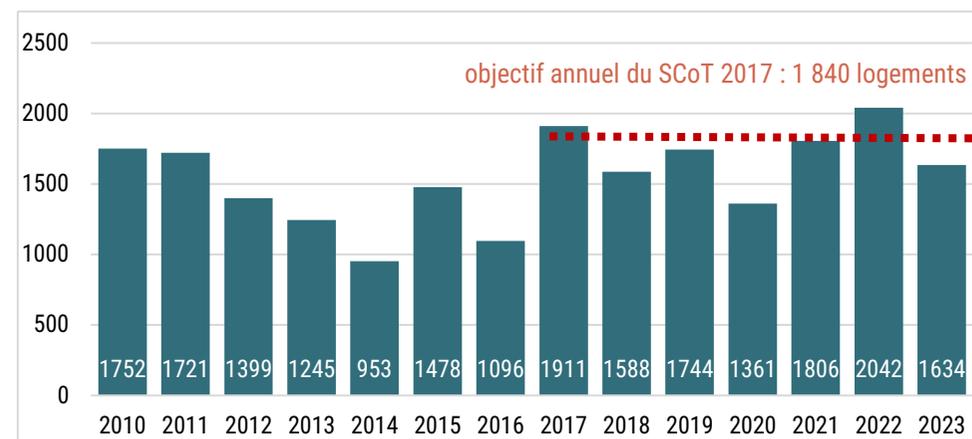


Figure 19 : Pays de Saint-Malo : volume de logements commencés entre 2010 et 2023

Source : Sit@del 2 en DR 2010/2020 et DPC 2021/2022/2023

Sur la décennie passée, plusieurs cycles immobiliers de croissance et de contraction de la production neuve sur le territoire se distinguent :

- 2010-2011 : reprise post-crise 2008/2009 (Pass foncier, doublement du Prêt à Taux Zéro, dispositif Scellier),
- 2012-2014 : production en recul,
- 2015-2019 : retour de la dynamique avec le Pinel (uniquement mobilisable en zone B1 depuis 2019), le prêt à taux Zéro dans le neuf, des taux d'intérêt bas et un allongement des durées de prêts...,
- 2020 : baisse des mises en chantier en raison du 1er confinement de la crise Covid,
- 2021-2022 : important rebond post-pandémique.
- 2023 : repli de l'offre neuve en raison de la hausse des taux d'intérêt et de l'inflation (coût des matériaux et de l'énergie) .

Au plan national, ces constats sont globalement similaires dans de nombreuses « zones tendues » urbaines et littorales. Durant la période récente 2017-2023, un total de 1 727 logements a été mis en chantier en moyenne par an, pour un objectif annuel du SCoT de 2017 fixé à 1 840 logements ; sur cette séquence de six ans, 94 % de l’objectif annuel est atteint.

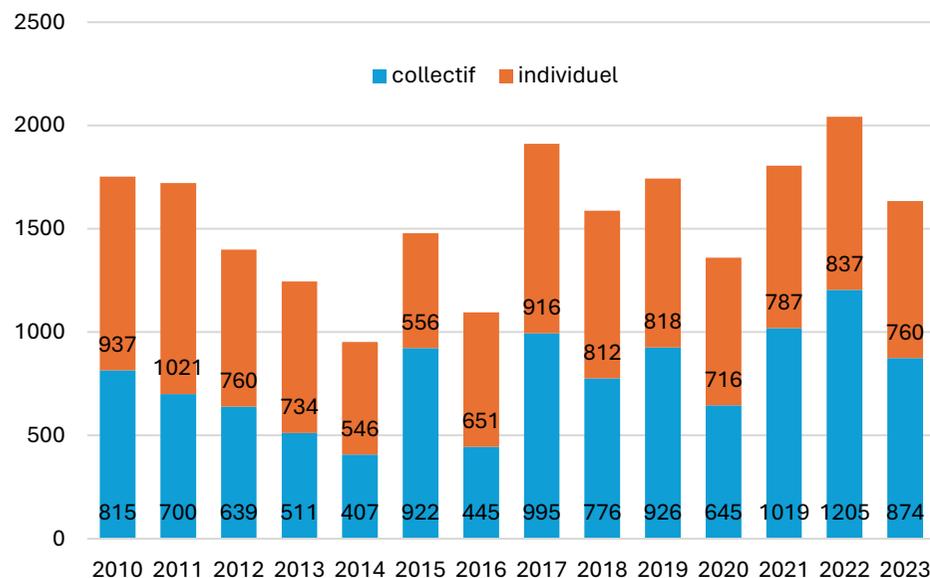


Figure 20 : Pays de Saint-Malo : ventilation « individuel/collectif » parmi les logements commencés

Source : Sit@del 2 en DR 2010/2020 et DPC 2021/2022/2023 / Traitements Audiar

Le volume des logements collectifs dans la construction neuve s’est particulièrement intensifié à compter de 2017. Ainsi en moyenne annuelle, ils représentent 53 % de la production nouvelle entre 2017 et 2023. Corolaire du développement important des logements vendus en investissement locatif (dispositif Pinel créé fin 2014), ce phénomène a surtout concerné les communes de Saint-Malo et de Dinard qui appartiennent au zonage B1. Parallèlement, l’essor des résidences secondaires a également participé à cette dynamique de construction.

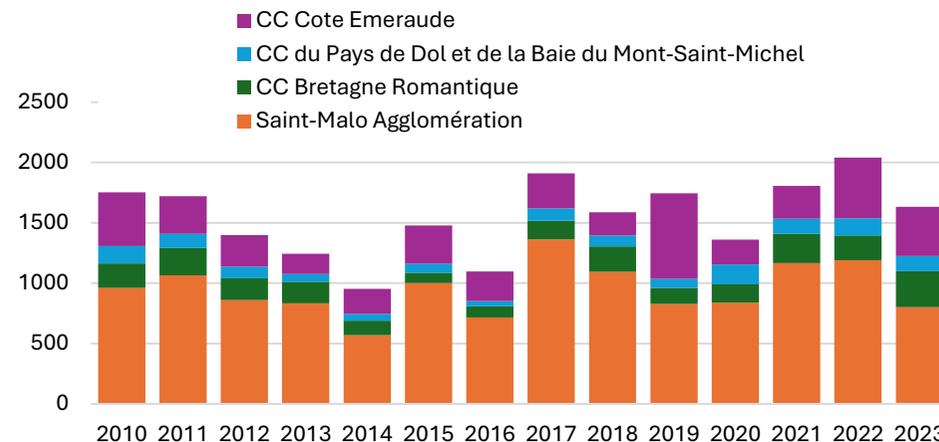


Figure 21 : Volume de logements commencés selon les intercommunalités entre 2010 et 2023

Source : Sit@del 2 en DR 2010/2020 et DPC 2021/2022/2023

Entre 2010 et 2023, l’offre nouvelle se répartit pour 61 % dans les communes de Saint-Malo Agglomération, 21 % au sein de la CC Côte d’Émeraude, 11 % pour la CC Bretagne Romantique et 7 % dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel. La ville de Saint-Malo totalise 38 % de l’offre neuve, suivie de Dinard (9 %). Pleurtuit, Cancale et Saint-Méloir-des-Ondes représentent chacune 4 % du volume global des mises en chantier.



Figure 22 : Nombre annuel moyen de logements commencés comparé aux objectifs annuels du SCoT entre 2017 et 2023 par intercommunalités

Source : Sit@del 2 en DR 2010-2020 et DPC 2021/2022/2023

À l’échelle des intercommunalités, les objectifs annuels sont dépassés pour Saint-Malo Agglomération (111 %). La CC Côte d’Émeraude remplit ses objectifs (99 %) mais ils sont

non atteints pour la CC Bretagne Romantique (67%) et pour la CC Pays de Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel (51 %).

	Déclinaison de l'offre nouvelle en %
Résidences principales	71%
Résidences secondaires	30%

Tableau 8 : Pays de Saint-Malo : bilan en % des résidences principales et des résidences secondaires créées par an (période 2013-2019)

Sources : INSEE - RP/ traitements Audiar

Une structure du parc composée à 70% de résidences principales

En 2019, le parc du territoire comporte 70 % de résidences principales ; 24 % de résidences secondaires/logements occasionnels et 6 % de logements vacants². Cette ventilation en parts est comparable à celle de 2013.

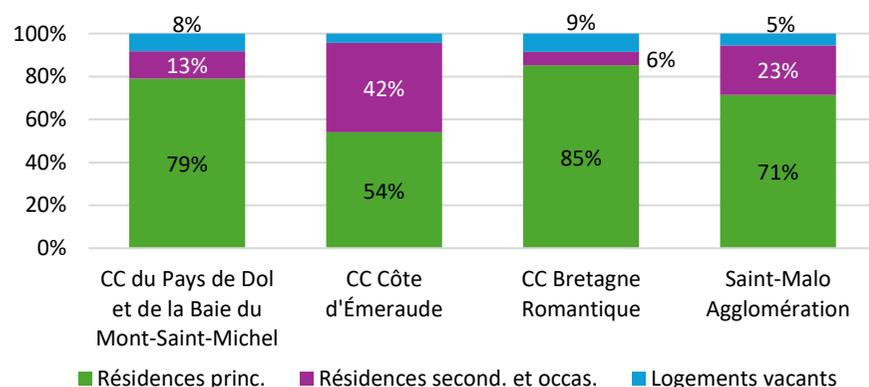


Figure 23 : Ventilation du parc de logements par catégories et par intercommunalité en 2019

Source : INSEE - RP / traitements Audiar

Le taux de vacance reste faible puisqu'il n'atteint que 6 % ; celui-ci correspond à la rotation normale du parc, entre deux propriétaires ou deux locataires majoritairement, nécessaire à la fluidité de marché et permettant la mobilité résidentielle.

² Au sens de l'INSEE : logements inoccupés qui se trouvent dans l'un des cas suivants : à la vente ou mis en location, attribué à un acheteur ou locataire et en attente d'occupation, en attente de règlement de

Les intercommunalités littorales de Saint-Malo Agglomération et de la CC Côte d'Émeraude se distinguent par des proportions importantes de résidences secondaires (respectivement 23 % et 42 %) et par de faibles taux de logements vacants ; conséquences de la tension immobilière qui s'exerce dans ces secteurs et qui s'est encore accélérée durant les dernières années. La CC Bretagne Romantique et le Pays de Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel affichent des natures de parc plus comparables au reste des intercommunalités breilliennes de taille équivalente, avec des taux de vacance plus marqués (9 % pour la première et 8 % pour la seconde).

	2008	2013	2019	2008-2013 Taux d'évolution moyen par an	2013-2019 Taux d'évolution moyen par an
Résidences principales	71 206	74 574	80 663	+0,9 %	+1,3 %
Résidences secondaires & lgts occasionnels	22 171	24 589	27 210	+2,1 %	+1,7 %
Logements vacants	5 233	6 950	6 857	+5,8 %	-0,2 %
Parc de logements	98 610	106 113	114 732	+1,5 %	+1,3 %

Tableau 9 : Pays de Saint-Malo – logements par catégories

Source : INSEE / traitements Audiar

Le parc de résidences principales a augmenté plus vite sur la dernière période : +1,3 % par an contre +0,9 % par an entre 2008 et 2013 ; résultat de la hausse de la production neuve et d'une probable remise en état de bâtis existants, transformés en logements occupés à l'année. Entre les deux périodes, bien que les résidences secondaires augmentent en volume, il y a aussi eu un ralentissement de leur hausse, passant de +2,1 %/an entre 2008-2019 à +1,7%/an entre 2008-2013. Pour autant, il est fort probable que depuis 2019, le volume et la croissance des résidences secondaires doivent être marqués, conséquences de l'engouement pour ce type de logements depuis la survenue de la pandémie. Parallèlement, la vacance résidentielle est demeurée stable, en nombre et en taux d'évolution, sur la dernière période 2013-2019.

succession, conservé par un employeur pour un usage futur au profit d'un de ses employés, gardé vacant et affectation précisée par le propriétaire (ex : logement vétuste, ...).

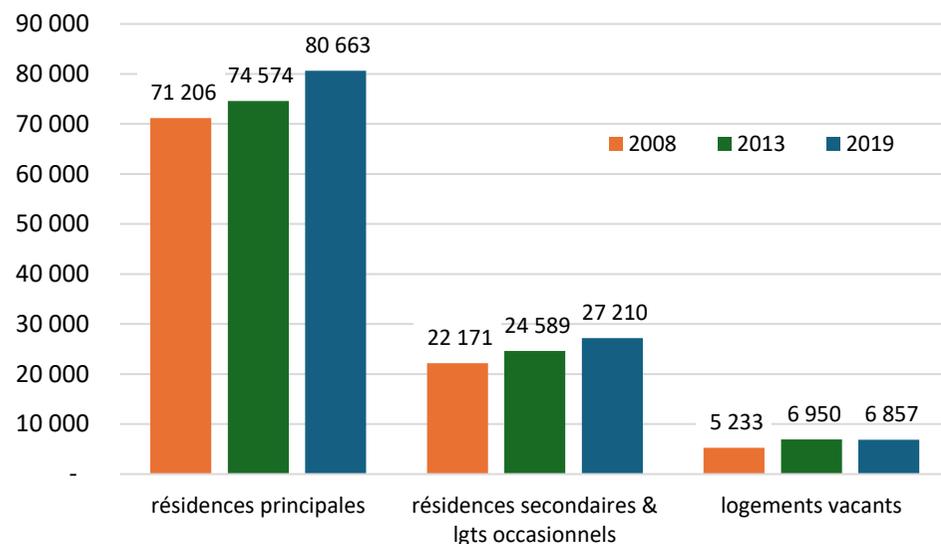
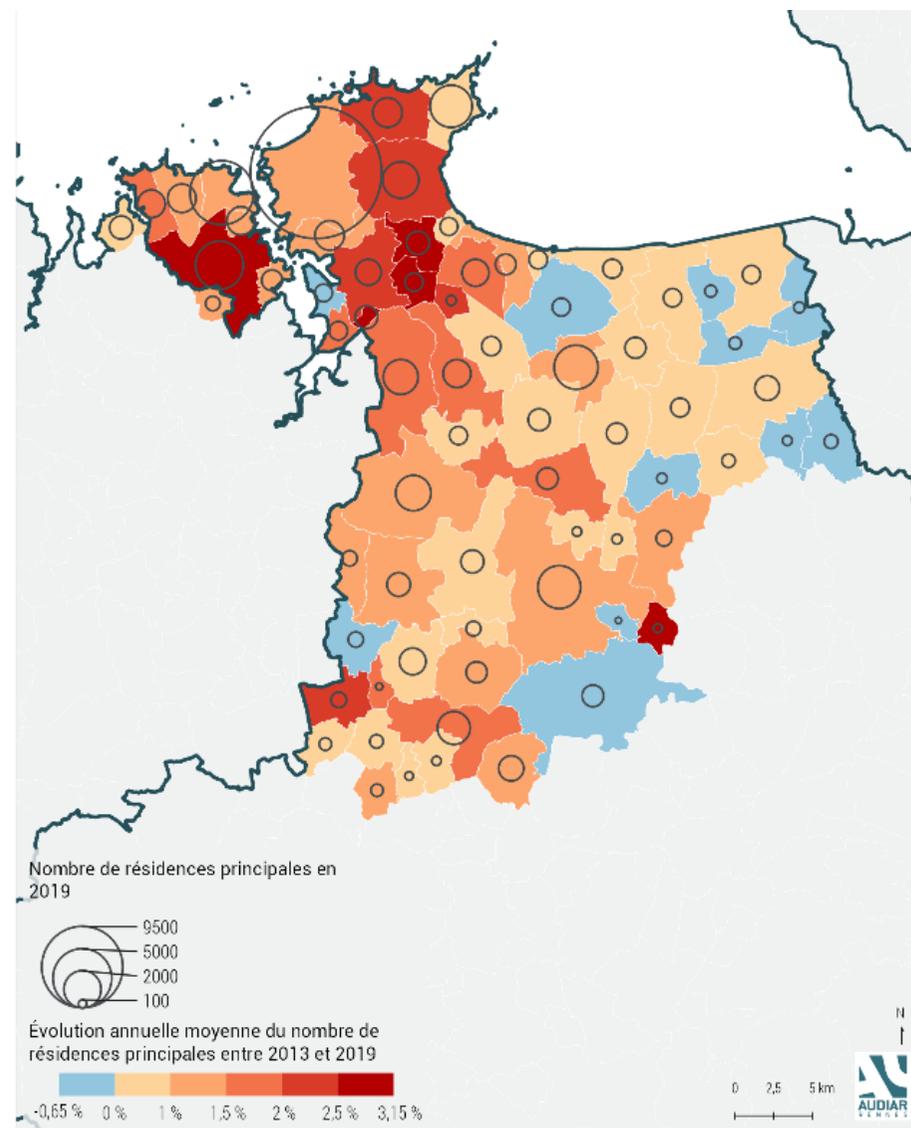


Figure 24 : Pays de Saint-Malo : évolution des catégories de logements de 2008 à 2019

Source : INSEE - RP / traitements Audiar

À l'échelle des intercommunalités, durant la période récente, les principaux constats indiquent que :

- Les résidences principales ont progressé dans toutes les intercommunalités mais surtout dans Saint-Malo Agglomération (+ 1,4%/an entre 2013 et 2019) et au sein de la Côte d'Émeraude (+ 1,7 %/an).
- Les résidences secondaires (et logements occasionnels) ont augmenté principalement dans l'agglomération malouine (+2,8 %/an) ; parallèlement celles-ci ont été plutôt stables dans les autres intercommunalités.
- Les logements vacants ont globalement stagné dans l'agglomération malouine (+0,1 %/an) ; ils se rétractent dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel (-1 %/an) mais surtout au sein de la CC Côte d'Émeraude (-2,2 %/an). En revanche, cette catégorie a progressé dans la CC Bretagne Romantique (+1,4 %/an).



Sources : Recensement 2019 - Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Avril 2023

Illustration 12 : Les résidences principales et leur évolution

Source : INSEE - RP / traitements Audiar

En 2019, les communes les plus concernées par le phénomène de vacance sont principalement dans la CC Bretagne Romantique : Trimer (19 %), St-Léger-des-Prés (13 %), Lourmais et Lanrigan (12 % chacune) mais aussi dans la CC du Pays de Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel : Sains et Sougéal (13 % chacune).

	2019
CC Bretagne Romantique	non disponible
Saint-Malo Agglomération	9 016
CC Côte d'Émeraude	8 687
CC Pays de Dol et Baie du Mont Saint-Michel	1 122

Tableau 10 : Nombre de ménages détenteurs de résidences secondaires

Source : INSEE

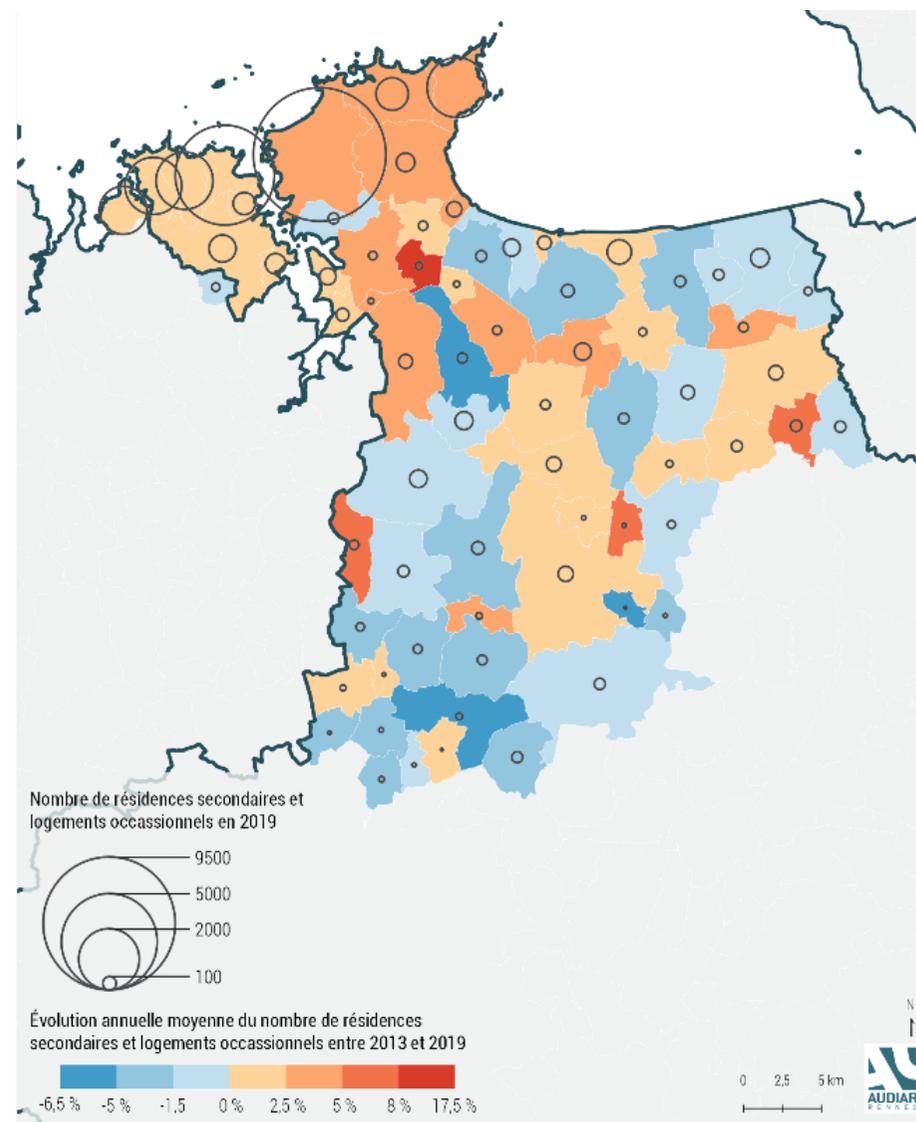


Illustration 13 : Les résidences secondaires et logements occasionnels et leur évolution

Source : INSEE - RP / traitements Audiar

Enfin, les communes qui affichent les taux de résidences secondaires les plus élevés sont sans surprise littorales et touristiques, situées de part et d'autre de la Rance, de Lancieux à Cancale : Saint-Briac-sur-Mer et Saint-Lunaire (60 % chacune), Lancieux (59 %), Dinard (46 %), Cancale (41 %) et Saint-Coulomb (31 %). Il convient aussi de souligner que Cherrueix (37 %) et Vieux-Viel (34 %) localisées en bordure de la baie du Mont-Saint-Michel figurent aussi parmi les communes prisées par les ménages détenant une résidence secondaire.

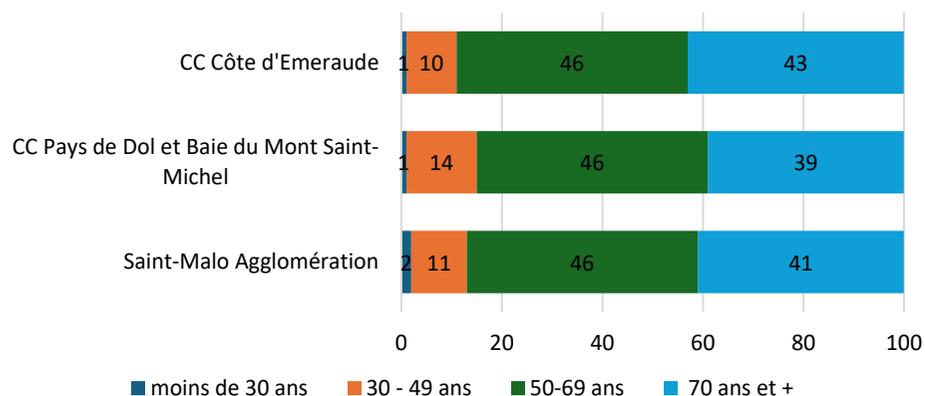


Figure 25 : Répartition en % des détenteurs de résidences secondaires par âge du référent fiscal
Source : INSEE - RP 2019

Les données sur le profil des détenteurs de résidences secondaires indiquent que dans les trois intercommunalités pour lesquelles les données sont disponibles, parmi eux plus de huit détenteurs sur dix sont âgés de plus de 50 ans.

Plus du tiers des détenteurs de résidence secondaire habitent en Ille-et-Vilaine. L'Île-de-France est la deuxième région de provenance des propriétaires de résidences secondaires (entre 29 et 18 % selon l'intercommunalité).

	dont la résidence principale est en Ille-et-Vilaine	dont la résidence principale est dans un département d'Île-de-France
CC Bretagne Romantique	Non disponible	Non disponible
CA Saint-Malo Agglomération	38 %	22 %
CC Côte d'Émeraude	34 %	18 %
CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	37%	29 %

Tableau 11 : Part des détenteurs de résidences secondaires en 2019

Source : traitements Insee

	01/01/2019	01/01/2020	01/01/2021
Saint-Malo Agglomération	798	875	852
CC Bretagne Romantique	531	550	496
CC Côte d'Émeraude	442	468	400
CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	434	457	441
C. du pays de Saint-Malo	2 205	2 350	2 189

Tableau 12 : Nombre de logements privés vacants depuis 2 ans ou plus / Nombre

Source : LOVAC / traitements Audiar

	01/01/2019	01/01/2020	01/01/2021
Saint-Malo Agglomération	1,7 %	1,7 %	1,7 %
CC Bretagne Romantique	3,6 %	3,7 %	3,3 %
CC Côte d'Émeraude	1,8 %	1,9 %	1,6 %
CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	3,9 %	4,0 %	3,9 %
C. du pays de Saint-Malo	2,2 %	2,3 %	2,1 %

Tableau 13 : Part de logements privés vacants depuis 2 ans ou plus rapportée au nombre total de logements du parc privé

Source : LOVAC / traitements Audiar

Une vacance de longue durée globalement faible

Les données LOVAC³ recensent les logements privés vacants depuis plus de 2 ans. Celles-ci permettent de focaliser uniquement sur la vacance de longue durée dite structurelle, phénomène plus profond qui peut recouvrir plusieurs natures de problèmes : obsolescence, en attente de succession...

Les chiffres précédents sont partiels pour cause de secrétisation ; il manque les données de 19 communes pour lesquelles les valeurs sont inférieures à 11 (la Bretagne Romantique et le Pays de Dol/Baie du Mt St Michel sont les intercommunalités les plus concernées).

La problématique de la vacance de longue durée concerne peu les Communautés du pays de Saint-Malo avec un indicateur qui atteint, au 01/01/2021, une moyenne de 2,1 % des logements du parc privé vacant depuis 2 ans ou plus. La moyenne nationale s'établit à 3,5 % à la même date. La faiblesse de ce taux reflète la forte tension qui s'exerce sur les différents segments du marché immobilier locatif et en accession. Ainsi, le stock de logements existants est fortement sollicité pour répondre aux besoins importants des ménages qui souhaitent se loger de façon pérenne sur le territoire mais aussi pour accompagner la dynamique touristique à travers la création de locations touristiques saisonnières.

Majoration possible de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires

La loi de finances pour 2023 a, d'une part, étendue le champ d'application de la Taxe sur les Logements Vacants (TLV) et, d'autre part, ouvert la possibilité de majorer la taxe d'habitation (TH) sur les résidences secondaires dans les zones tendues touristiques. De fait, sont concernées à l'échelle du territoire :

- Saint-Malo Agglomération : Cancale, Saint Benoit-des-Ondes, Saint-Coulomb, Saint-Malo, Saint-Suliac, La Ville-ès-Nonais, le Tronchet et Hirel
- CC de la Côte d'Émeraude : Dinard, Le Minihiac-sur-Rance, La Richardais, Saint-Briac, Saint-Lunaire

³ Il convient de préciser que la source LOVAC est issue de données fiscales qui surestiment légèrement la vacance. Cette surestimation s'explique notamment par le fait qu'une partie des logements « fiscalement vacants » correspond à des logements non habitables (bâtiments à l'abandon, garages,...),

- CC du Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel : Cherrueix et le Vivier-sur-Mer.

Toutes ces communes sont désormais concernées par une imposition à la THLV et peuvent instituer une majoration de la TH sur les résidences secondaires (entre 5 à 60 %). Durant l'automne 2023, les 14 communes suivantes ont pris une délibération dans ce sens.

Intercommunalités	Commune	Majoration votée	Taux TH 2023	Estimation Taux TH 2024
CC Pays de Dol - Baie du Mont-Saint-Michel	Cherrueix	60 %	12 %	20 %
	Dinard	45 %	18 %	27 %
CC Côte d'Émeraude	Le Minihiac-sur-Rance	45 %	13 %	19 %
	La Richardais	45 %	15 %	22 %
	Saint-Lunaire	45 %	11 %	15 %
	Lancieux	24 %	12 %	15 %
	Hirel	60 %	12 %	20 %
St Malo Agglomération	Saint-Suliac	60 %	14 %	22 %
	Cancale	50 %	16 %	24 %
	Saint-Benoît-des-Ondes	50 %	16 %	23 %
	Saint-Coulomb	50 %	11 %	17 %
	Le Tronchet	50 %	13 %	19 %
	Saint-Malo	45 %	19 %	27 %
	La Ville-ès-Nonais	40 %	15 %	21 %

Tableau 14 : Liste des communes ayant voté la majoration de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires

Il convient de préciser que les communes en dehors de ce périmètre ou les intercommunalités dotées d'un Plan local de l'habitat peuvent également décider par délibération, d'assujettir à la TH, les résidences secondaires ou les logements vacants depuis plus de 2 ans au 1^{er} janvier de l'année d'imposition.

détruits ou retirés du marché en vue de leur démolition pour lesquels l'information fiscale n'a pas encore été mise à jour. Les taux de vacance doivent être interprétés avec prudence. Les évolutions du nombre de logements vacants d'une année sur l'autre sont également à prendre avec précaution, en particulier lorsque les volumes de logements sont faibles.

Plus des deux tiers du parc de logements composé de maisons

En 2019, à l'échelle du territoire, le parc existant se compose de 77 165 maisons (68 %) et de 36 682 appartements (32 %).

	2008	2013	2019	2008-2013 Taux d'évolution moy par an	2013-2019 Taux d'évolution moy par an
Appartements	29 782	33 037	36 682	+4,0 %	+2,9 %
Maisons	67 467	72 161	77 165	+4,4 %	+3,1 %

Tableau 15 : Pays de Saint-Malo - Nombre de logements par type – Pays de Saint-Malo

Source : Insee, traitements Audiar

La progression du nombre d'appartements et dans une moindre mesure celle des maisons, ont été moins soutenues durant la période récente 2013-2019 que durant la période antérieure 2008-2013.

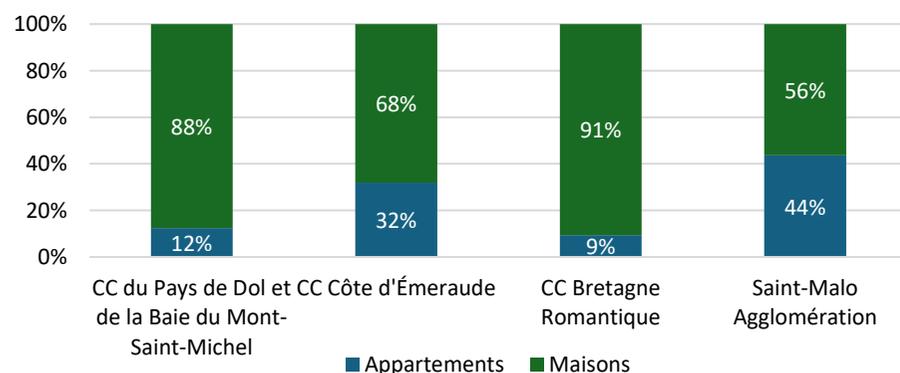


Figure 26 : Ventilation du parc de logements par types et par intercommunalité en 2019

Source : Insee, RP, traitements Audiar

Deux intercommunalités « concentrent » le stock de l'offre en appartements du territoire. Saint-Malo Agglomération « intercommunalité la plus urbaine » se compose à 44 % d'appartements tandis que la CC Côte d'Émeraude compte près d'un tiers de logements collectifs. Quant aux deux autres intercommunalités, la structure de leur parc se distingue par la présence quasi-exclusive de maisons avec environ neuf logements sur dix qui sont des logements individuels.

Les communes de Saint-Malo et Dinard ont un parc collectif majoritaire (respectivement 62 et 51 % d'appartements). Dol de Bretagne se caractérise aussi par une part relative-ment importante qui atteint 41 %.

Des résidences principales de grande taille mais des petites surfaces qui progressent

Le parc de résidences principales se caractérise par des logements de grande taille car plus de deux tiers d'entre eux font 4 pièces et plus. Cependant, on constate un début de processus de diversification durant la période récente (2013-2019) avec des logements de petites et moyennes surfaces qui sont en hausse : +0,4 %/an des 1 pièce et +2,6 %/an des 2 pièces ; contrastant avec la période précédente (2008-2013) durant laquelle ces typologies étaient en recul. Ce parc a surtout augmenté à l'échelle de l'agglomération malouine et au sein de la CC Côte d'Émeraude, conséquence de l'essor de la promotion immobilière de collectifs neufs, durant les dernières années, surtout à St-Malo et Dinard.

	2008	2013	2019	2008-2013 taux évolution moy / an	2013-2019 taux évolution moy / an
1 pièce	2 416	2 108	2 157	-2,7 %	0,4 %
2 pièces	7 779	7 694	8 960	-0,2 %	2,6 %
3 pièces	13 299	14 207	15 166	1,3 %	1,1%
4 pièces	16 992	17 363	18 148	0,4 %	0,7 %
5 pièces	15 798	16 945	18 188	1,4 %	1,2 %
6 pièces ou plus	14 923	16 257	18 044	1,7 %	1,8 %

Tableau 16 : Pays de Saint-Malo – Tailles des résidences principales

Source : Insee, traitements Audiar

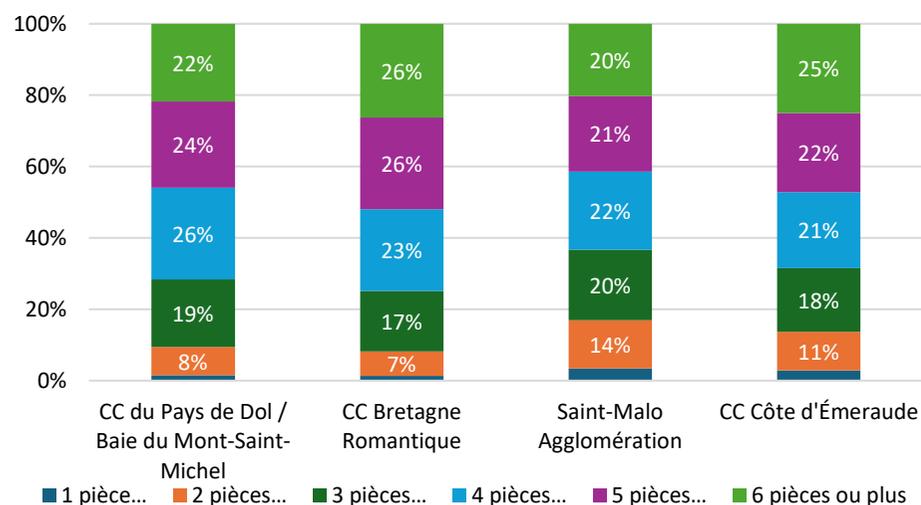


Figure 27 : Parc de résidences principales par intercommunalité, ventilé par nombre de pièce(s)
Source : Insee, RP, traitements Audiar

Près des deux tiers des résidences principales occupées par des propriétaires-occupants

Au sein des quatre Communautés, les statuts d'occupation de propriétaire-occupant et de locataire du parc privé ont connu des progressions similaires sur les deux séquences récentes. Quant aux locataires du parc locatif social, ils ont davantage augmenté sur la dernière période (+1,4%/an entre 2013 et 2019) comparativement à la précédente (+0,7%/an). Toutes les intercommunalités ont vu cette catégorie de ménages augmenter entre 1,0%/an et 1,5%/an et même de l'ordre de +3,2%/an pour la CC Côte d'Émeraude.

Enfin, durant la période 2008-2013, les ménages logés gratuitement ou locataires d'un meublé/hôtel, certes peu nombreux, avaient reculé ou stagné dans toutes les intercommunalités. En revanche, sur la période récente (2013-2019), bien que ces derniers continuent de reculer en Bretagne Romantique et dans le Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel, ils affichent une hausse au sein de la CC Côte d'Émeraude (+2,6%/an) et dans Saint-Malo agglomération (+2,7%/an) laissant présupposer que ces ménages qui souhaitent habiter ces territoires littoraux rencontrent des difficultés à se loger de manière pérenne dans le parc « classique ».

	2008	2013	2019	2008-2013 Taux d'évolution moy par an	2013-2019 Taux d'évolution moy par an
Propriétaire-occupant	46 178	48 669	52 658	+1,1 %	+1,3 %
Locataire non-HLM	12 719	13 587	14 567	+1,3%	+1,2 %
Locataire HLM	9 683	10 005	10 880	+0,7 %	+1,4 %
Logé gratuitement et locataire d'un meublé ou d'un hôtel	2 626	2 313	2 558	-2,54 %	+1,7 %
Résidences principales	71 206	74 574	80 663	+0,9 %	+1,3 %

Tableau 17 : Pays de Saint-Malo – Résidences principales par statut d'occupation

Source : Insee

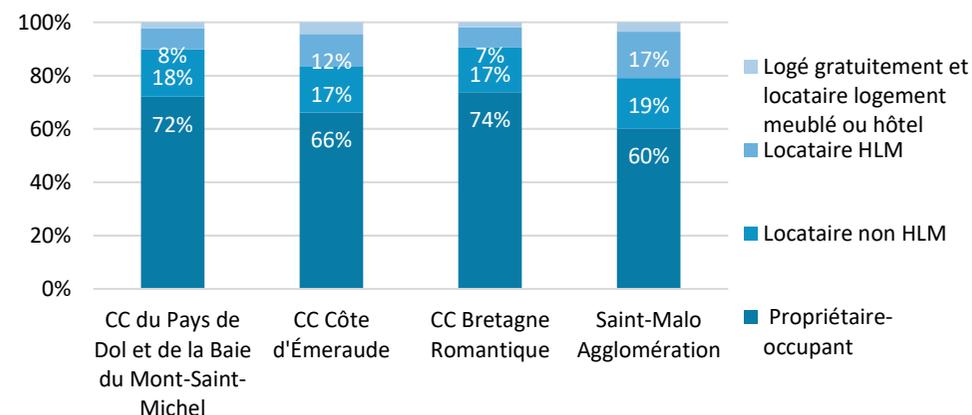


Figure 28 : Statuts d'occupation des ménages par EPCI en 2019

Source : Insee – RP, traitements Audiar

En 2019, au sein du pays de St Malo, 65 % des ménages qui habitent le parc de résidences principales sont propriétaires de leur logement, 18 % sont locataires du parc privé et 13 % locataires du parc social.

La CC Bretagne Romantique ainsi que la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel peuvent être qualifiés de territoires de « propriétaires » avec presque trois quarts des ménages qui relèvent de ce statut. La CC Côte d'Émeraude et Saint-Malo Agglomération

sont davantage marquées par la présence de locataires dans le marché privé et dans le parc locatif social (29 % pour la CC Côte d'Émeraude et 36 % pour Saint-Malo agglomération); à noter que les locataires HLM sont les plus nombreux dans l'agglomération malouine (19 %) et au sein de la CC Côte d'Émeraude (12 %).

En 2019, à l'échelle des communes, la part des locataires HLM est la plus élevée à Saint-Malo (25 %), Dinard (19 %) et Dol-de-Bretagne (15 %). Quant aux locataires du parc privé, ils sont très représentés à Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine (34 %), Dol-de-Bretagne (29 %) et Pleurtuit (25 %).

Zoom sur les mises en service de logements locatifs sociaux ordinaires

Entre 2012 et 2021, un total de 2 135 logements locatifs sociaux financés en PLAI, PLUS et PLS ont été mis en service dans l'ensemble des communes du territoire soit 214 logements en moyenne par an. Durant la période quinquennale 2017-2021, ce sont 204 logements par an contre 223 par an, sur 2012-2016, période précédant l'approbation du SCoT de 2017. Entre 2017 et 2021, parmi toutes les intercommunalités, seule la CC Côte d'Émeraude a enregistré plus de mises en service que durant la période précédente.

Localement, comme dans de nombreux territoires sous tension, plusieurs facteurs expliquent la moindre production de logements locatifs sociaux depuis 2018 :

- La loi de finances pour 2018, à travers la Réduction de Loyer de Solidarité (RLS), le gel de loyers et l'augmentation de la TVA pour les logements PLUS (en 2019) ont engendré une réduction des capacités d'autofinancement des bailleurs sociaux pour mener à bien leur projet de construction (et de surcroît, de rénovation).
- Le renchérissement des coûts du foncier et de la construction accentués récemment par l'inflation des prix des matériaux et de l'énergie.
- L'allongement des délais (disponibilité des matériaux, pénurie de main-d'œuvre dans le BTP ou hausse des recours contre les PC de logements aidés)...

Sur la totalité de la période, entre 2012 et 2021, Saint-Malo Agglomération totalise près des deux tiers (64 %) de cette nouvelle offre locative sociale, la CC Côte d'Émeraude cumule 19 % de ces nouveaux logements, 9 % pour la CC Bretagne Romantique et 7 % pour la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

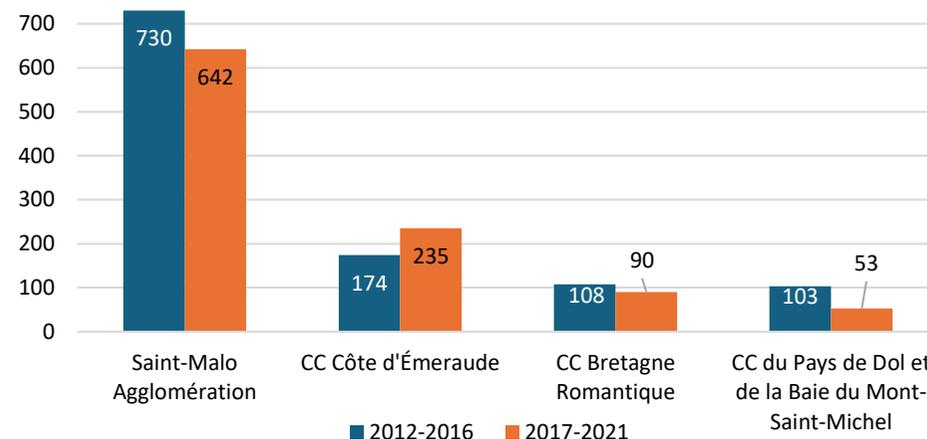


Figure 29 : Nombre total de logements locatifs sociaux familiaux mis en service par intercommunalité et par période de 5 ans : 2012-2016 et 2017-2021

Source : RPLS / traitements Audiar

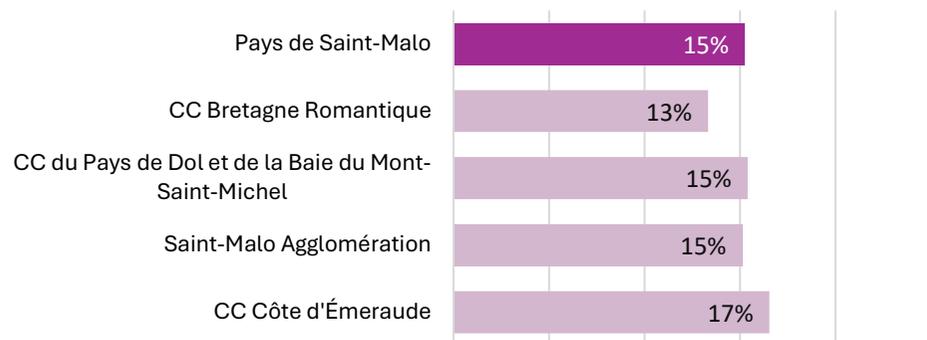


Figure 30 : Poids (en %) des mises en service de logements locatifs sociaux ordinaires au sein des livraisons de logements neufs entre 2017 et 2021

Source : RPLS et Sit@del2 estimations de livraisons / traitements Audiar

Sur la même période, à l'échelle du Pays de Saint-Malo, les mises en service de logements locatifs sociaux ordinaires représentent 15 % de la totalité des livraisons de logements neufs du territoire.

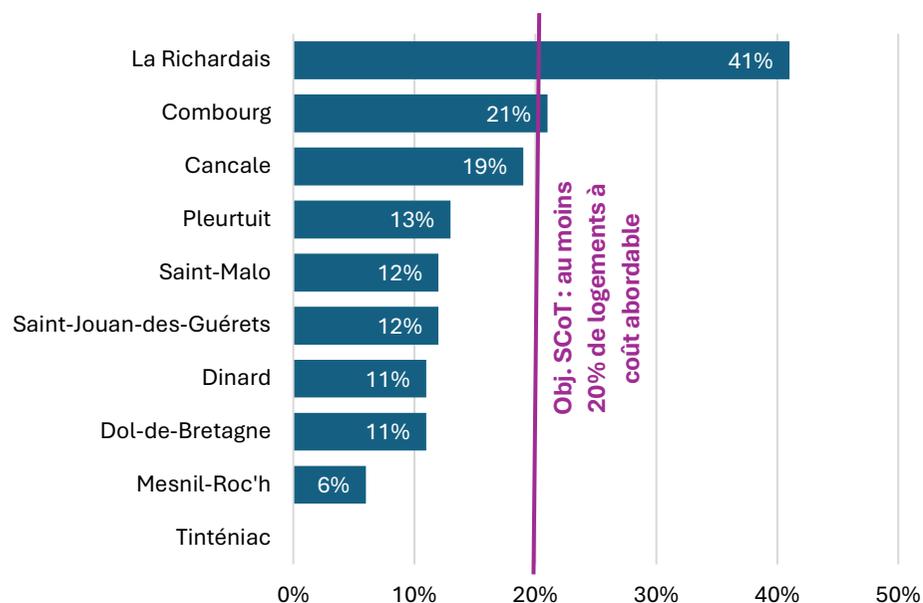


Figure 31 : Polarités du SCoT : % des locatifs sociaux au sein des livraisons (estimations) de logements neufs 2017-2021

Source : RPLS / traitements Audiar

Le SCoT de 2017 avait retenu l'ambition de produire 20 % de logements à coût abordable dans les communes « polarités » du territoire (majeur, structurant et relais). En considérant uniquement la production locative sociale (hors structures collectives) rapportée à la production neuve globale, La Richardais, Combourg et Cancale sont les pôles qui ont enregistré le plus de logements locatifs sociaux. Quant aux autres polarités, celles-ci sont largement en deçà des 20 %.

⁴ Logement vendu en location-accession, sous plafonds de ressources à prix encadré bénéficiant d'un taux de TVA minoré à 5,5% et d'une exonération de TFPB pendant 15 ans.

⁵ Ce dispositif se différencie de la pleine propriété et s'appuie sur un principe simple de dissociation de la propriété du sol et du bâti. Lors de l'acquisition des droits réels sur le logement, l'acquéreur,

Accession sociale, vente HLM à l'occupant et Prêt à Taux Zéro

Accession sociale dans le neuf : la location-accession (PSLA) et le Bail Réel Solidaire (BRS)

Le Programme Local de l'Habitat de Saint-Malo Agglomération vient d'être approuvé pour la période 2023-2028 tandis que celui de la CC Côte d'Émeraude est en cours de révision. La Bretagne Romantique et la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel ne sont pas couvertes par un PLH exécutoire.

À l'échelle de l'agglomération malouine, durant la période exécutoire du précédent PLH, entre 2014 et 2019, 67 logements PSLA⁴ ont été mis en service soit seulement 11 par an pour un objectif annuel fixé à 57 logements.

Pour la CC Côte d'Émeraude, sur la période 2014-2020, le PLH avait retenu l'ambition de produire 13 logements financés en PSLA par an, le territoire a dépassé cet objectif puisqu'elle a atteint un niveau de programmation annuelle de 20 logements.

En 2017, pour favoriser l'accès à la propriété pour tous, la ville de Saint-Malo, la coopérative Hlm Keredes et la SACIB, accompagnées de la ville de Dinard, de Saint-Malo Agglomération et de la Côte d'Émeraude ainsi que par des acteurs majeurs du secteur économique, ont créé le Foncier Coopératif Malouin (FCM), une société coopérative d'intérêt collectif agréée Organisme de Foncier Solidaire (OFS) par l'État⁵. Début 2022, un total de 221 logements financés en Bail Réel Solidaire (BRS) étaient programmés d'ici 2025, répartis dans 11 programmes. Ces logements sont situés à Saint-Malo, Dinard, Lancieux, La Richardais, Saint-Lunaire et Saint-Briac-sur-Mer...

sous condition de ressources PSLA et de prix sous plafonds, se verra concéder le droit d'occuper le logement à titre de résidence principale valorisé uniquement au coût de la construction. Le terrain sera, quant à lui, loué dans le cadre d'un Bail Réel Solidaire (BRS) par l'Organisme de foncier solidaire (OFS) en contrepartie du versement d'une redevance durant toute la détention des droits sur le bien immobilier.

Accession sociale dans le parc existant : la vente HLM à l'occupant

Un locataire d'un logement social peut acheter le logement qu'il habite sous certaines conditions (plafonds de ressources, logement construit depuis plus de 10 ans et dont le prix est fixé par l'organisme HLM, performances énergétiques minimales, éligibilité au Prêt à Taux Zéro pour l'acquéreur, ...). Entre 2019 et 2022, à l'échelle du territoire, ce sont 27 logements qui ont été vendus dans le cadre de ce dispositif. Le plus souvent, comme indiqué ci-après, les bailleurs sociaux mènent ce type de politique de vente de leurs logements dans des communes où la tension locative sociale est « modérée ».

	2019	2020	2021	2022
Saint-Malo Agglomération	0	0	0	1
CC Côte d'Émeraude	0	0	1	0
CC Bretagne Romantique	10	6	0	4
CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel	2	2	0	1
C. du pays de Saint-Malo	12	8	1	6

Tableau 18 : Logements HLM vendus à l'occupant

Source : RPLS / traitements Audiar

Accession « abordable » : le Prêt à Taux Zéro (PTZ) pour primo-accédants

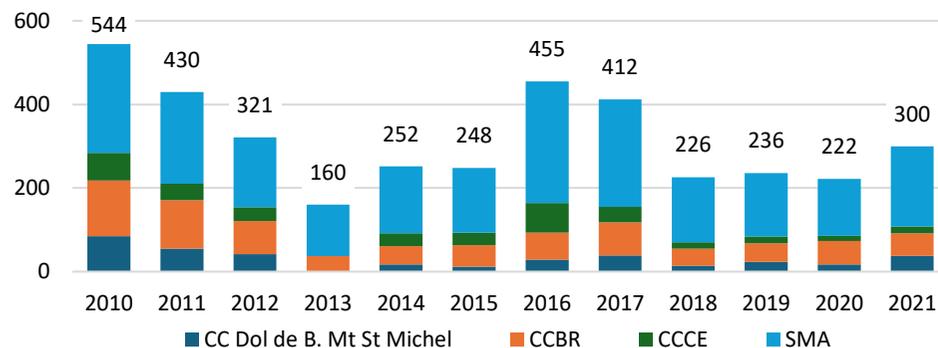


Figure 32 : Pays de Saint-Malo : nombre de PTZ octroyés à des ménages pour acquérir un logement neuf

Source : base de données PTZ - MCT / traitements Audiar

Durant la période 2010-2021, à l'échelle du Pays de St Malo, le PTZ dans le neuf a été mobilisé par 3 806 ménages (317 en moyenne par an) selon les modalités et le périmètre géographique du dispositif national en vigueur ; les multiples révisions du dispositif souvent revu année après année peuvent expliquer les fluctuations annuelles. À partir de 2018, le PTZ neuf est « plus avantageux » dans les communes B1, bien qu'il soit toujours mobilisable dans les communes B2 et C.

C'est surtout l'agglomération malouine qui a concentré le plus fort volume avec 2 269 PTZ accordés soit 60 % des accords de PTZ à l'échelle du territoire. La CC Bretagne Romantique est également un territoire de primo-accession puisque 20% des PTZ émis sur ce territoire ont concerné des ménages qui achetaient dans le neuf notamment grâce au segment de marché des maisons individuelles très dynamique. Quant à la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michelet à la CC Côte d'Émeraude, ceux-ci « pèsent » respectivement chacun 10 % des PTZ neufs.

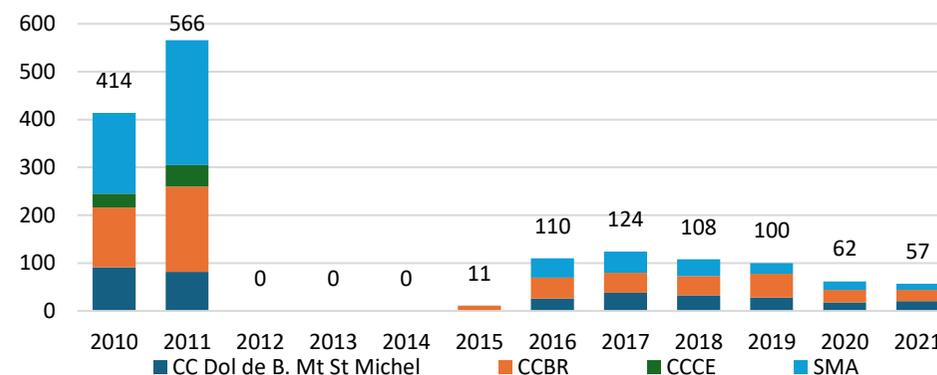


Figure 33 : Pays de Saint-Malo : nombre de PTZ octroyés à des ménages pour acquérir un logement ancien

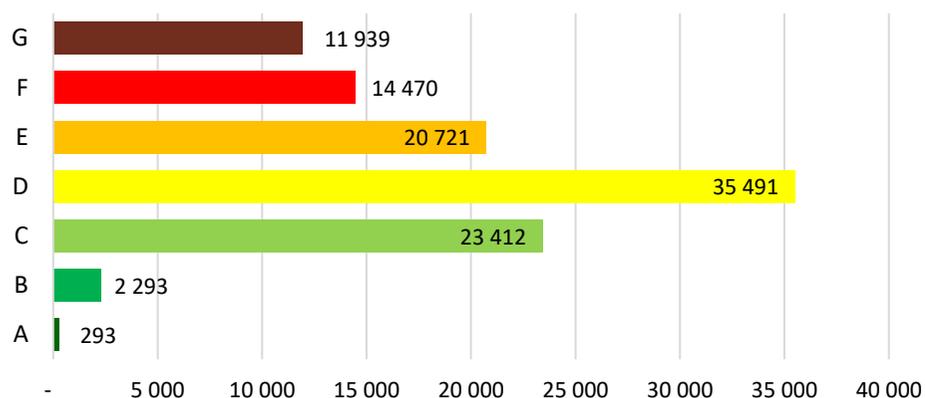
Source : base de données PTZ - MCT / traitements Audiar

Concernant le PTZ pour l'acquisition d'un logement dans l'ancien, les modalités et le périmètre géographique ont beaucoup fluctué dans le temps. Comme ailleurs, celui-ci a été moins sollicité sur le territoire que son équivalent dans le neuf. Depuis 2018, celui-ci est mobilisable uniquement dans les communes B2 et C. Au total, 1 552 PTZ dans l'ancien (soit 129 par an, en moyenne) ont été octroyés à l'échelle du territoire entre 2010 et 2021 : 39 % dans Saint-Malo Agglomération, 35 % dans la CC Bretagne Romantique, 22 % au sein de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel et seulement 5 % au sein de la CC Côte d'Émeraude.

Un quart des logements classés « passoires énergétiques »

D'après la modélisation « ENERTER - Energies Demain », plus de 26 000 logements du parc existant du territoire sont étiquetés F ou G soit 24% du parc total. À titre de comparaison, ce taux atteint 25% en Bretagne et 18% dans le département d'Ille-et-Vilaine. Quelques grandes caractéristiques de ce vivier au sein du territoire :

- 31 % de ces logements sont localisés à St-Malo et 11% à Dinard,
- 75 % des logements sont des maisons et 25% des appartements,
- 75 % appartiennent à des propriétaires-occupants, 20% logent des locataires du parc privé et seulement 4% des locataires HLM.



Étiquettes DPE	A	B	C	D	E	F	G
C. du pays de Saint-Malo	0%	2%	22%	33%	19%	13%	11%

Figure 34 : Pays de Saint-Malo : répartition du volume de logements par DPE

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain / Traitements Audiar 2022 hors communes de Lancieux et Trémereuc

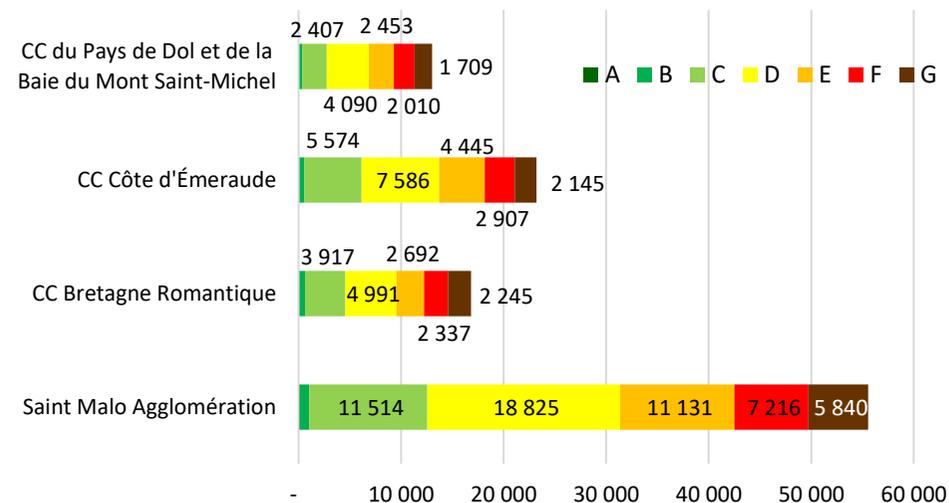


Figure 35 : Pays de Saint-Malo : ventilation par étiquette DPE et par intercommunalité

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain / Traitements Audiar 2022 hors communes de Lancieux et Trémereuc

	Nombre de biens énergivores F et G (passoires énergétiques)	% des logements de l'intercommunalité
CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel	3 719 logements	14 %
CC Côte d'Émeraude	5 051 logements	19 %
CC Bretagne Romantique	4 582 logements	17 %
Saint-Malo Agglomération	13 057 logements	49 %
C. du pays de St Malo	26 409 logements	24%

Tableau 19 : Nombre de biens énergivores F et G ; pourcentage des logements de l'intercommunalité

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain / Traitements Audiar 2022 hors communes de Lancieux et Trémereuc

Avec l'adoption de la Loi Climat et Résilience de 2021, les enjeux de rénovation sont très importants notamment pour le parc locatif. À partir de 2023 et progressivement d'ici 2034, les logements étiquetés G, F et E seront interdits à la location s'ils ne font pas l'objet de travaux de rénovation énergétique améliorant leurs performances.

C'est au sein du parc locatif privé que le volume de logements concernés est important et que celui-ci va nécessiter une massification des travaux...

À l'échelle du territoire, d'après la modélisation, ce sont environ 5 500 logements du parc privé, occupés aujourd'hui par un locataire, qui sont et seront concernés par cette nouvelle réglementation.

- 74 663 résidences principales (69%) → ▪ **28 872 RP étiquetées E, F ou G**
(21% d'appartements et 79% de maisons)
- 50 250 propriétaires (67%) →
- 13 942 locataires du parc privé (19%) → ▪ **20 770 propriétaires occupent un logement E, F ou G (41%)**
- 10 472 locataires du parc Hlm (14%) → ▪ **5 576 locataires du parc privé (40%)**
▪ 2 526 locataires du parc Hlm (24%)

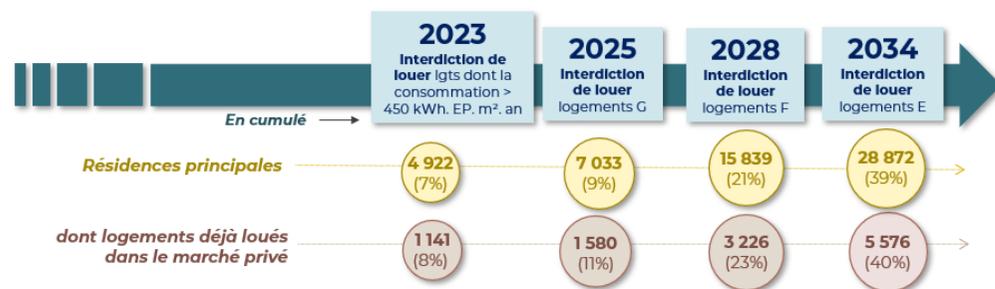


Illustration 14 : Estimation du nombre de logements locatifs E, F et G qui pourraient être interdits à la location suite à la loi Climat et Résilience

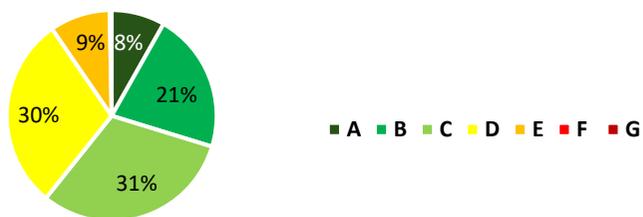


Figure 36 : Pays de Saint-Malo : logements locatifs sociaux ventilés par DPE

Source : RPLS au 1er janvier 2023

Les organismes HLM détenteurs du parc locatif HLM ont, depuis de nombreuses années, investi pour réhabiliter et ainsi anticipé la décarbonation de leur parc. Par conséquent, peu de logements restent à améliorer thermiquement dans ce parc. Ainsi, afin d'actualiser et de préciser les données précédentes et d'après la source RPLS au 1^{er} janvier 2023, il convient de préciser que ce parc ne comprend quasiment plus aucun logement F ou G et qu'il resterait uniquement 9% des logements, étiquetés E.

Plus d'un ménage sur dix en précarité énergétique « logement »

Complémentairement, d'après la modélisation « ENERTER - Energies Demain », 8 369 ménages seraient en précarité énergétique dans l'ensemble du Pays de Saint-Malo soit 11 % des ménages. Parmi eux, 34% habitent une passoire énergétique (logement dont l'étiquette DPE est F ou G) et 45% habitent dans un logement C ou D.

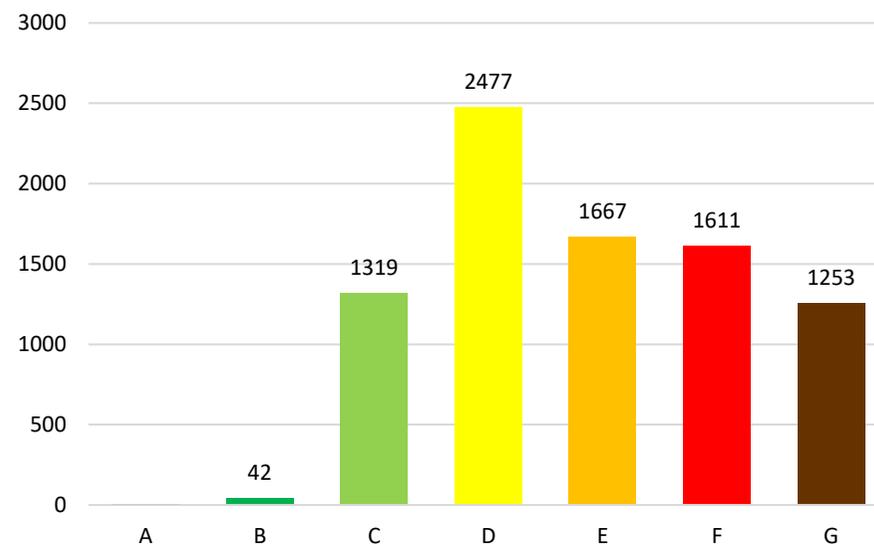


Figure 37 : Pays de Saint-Malo : nombre de ménages en précarité énergétique par DPE des RP

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain - Traitements Audiar 2022 hors communes de Lancierieux et Trémereuc

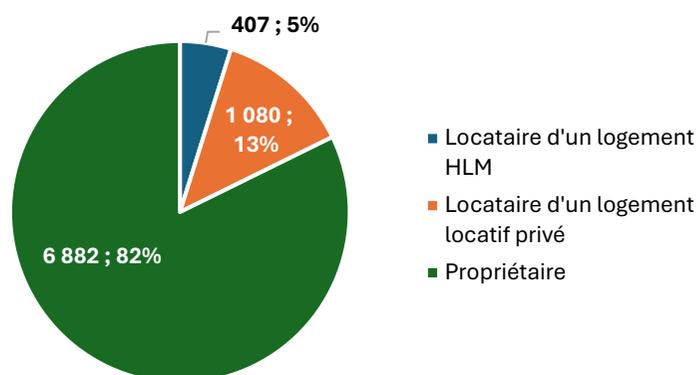


Figure 38 : Répartition des ménages en situation de précarité énergétique par statut d'occupation des résidences principales

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain - Traitements Audiar 2022 hors communes de Lancieux et Trémereuc

	Part des ménages en situation de précarité
Saint-Malo Agglomération	8 %
CC Bretagne Romantique	20 %
CC Côte d'Émeraude	4 %
CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel	19 %
C. du pays de Saint-Malo	11 %

Tableau 20 : Pays de Saint-Malo : part des ménages en situation de précarité

Source : Modèle ENERTER 2017, Energies Demain Traitements Audiar 2022

Les intercommunalités de la Bretagne Romantique et du Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel et sont les plus « impactés » par cette problématique.

Une tension déjà à l'œuvre sur les marchés immobiliers, qui s'est encore amplifiée ces dernières années

Une grande majorité du territoire correspond à une zone de double-périurbanisation entre Rennes et St-Malo. Trois zonages d'aires d'attractions des villes⁶ (AAV) coexistent sur tout le territoire : principalement l'AAV de Saint-Malo et celle de Rennes mais aussi de façon limitée, celle de Pontorson. Certaines communes n'appartiennent à aucune AAV, majoritairement situées dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

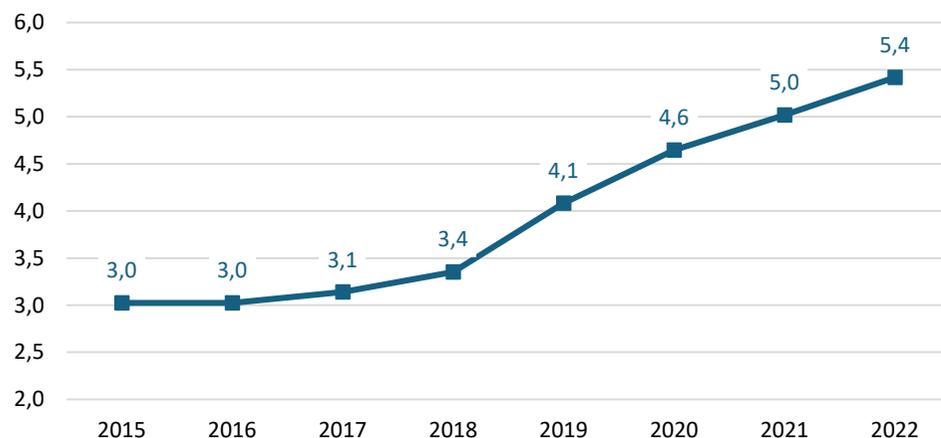
Avec une position géographique stratégique entre la métropole rennaise, l'agglomération malouine, la côte d'émeraude, la baie du Mont Saint-Michel et le secteur de Dinan, le Pays de Saint-Malo se caractérise à la fois par une forte attractivité résidentielle mais aussi par une dynamique touristique génératrice de besoins en « lits ». Ce double phénomène n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement des marchés locaux de l'habitat soumis à une pression particulièrement visible sur la frange littorale, secteur le plus peuplé et le mieux doté en services et en emplois.

Une tension accrue pour l'obtention d'un logement locatif social

De 2015 à 2018, le ratio qui permet d'évaluer la tension à l'œuvre entre « demande et attributions » de logements sociaux était stable autour de trois demandes pour une attribution. Depuis 2019, celui-ci affiche une hausse continue. Désormais, en 2022, on observe un ratio de 5,4 demandes pour une attribution. Les principaux facteurs explicatifs de cette progression sont multiples :

- Un recul des attributions dû à la baisse des mises en service de nouveaux logements sociaux.
- La diminution de la rotation dans le parc existant (les ménages locataires du parc quittent moins leur logement car les parcours résidentiels sont moins fluides).
- Une hausse des demandeurs liée à la tension sur les autres segments de marché et aux difficultés financières de plus en plus marquées pour certains ménages de se loger dans le secteur privé (locatif ou accession).

⁶ L'aire d'attraction des villes est un zonage utilisé par l'Insee pour définir les bassins d'habitat. Il date de 2020 et se substitue au zonage en aire urbaine de 2010.



NB : Beaussais-sur-Mer est intégrée aux données

Figure 39 : Pays de Saint-Malo : ratio « nombre de ménages demandeurs au 31/12 pour une attribution au cours de l’année » (1^{res} demandes et mutations)

Source : SNE / traitements Audiar

	2022
CC Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	6,2
Saint-Malo Agglomération	6,1
CC Bretagne Romantique	5,4
CC Côte d’Émeraude (y compris Beaussais-sur-Mer)	3,7
C. du pays de Saint-Malo	5,4

Tableau 21 : Nombre de demandes en attente (au 31/12) pour une attribution au cours de l’année par intercommunalité

Source : SNE / traitements Audiar

Le bilan de l’année 2022 indique qu’à l’échelle de chaque intercommunalité, on constate de fortes tensions dans Saint-Malo Agglomération et au sein de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel qui s’explique pour ce dernier, par la faiblesse des mises en service durant l’année 2022. La CC Bretagne Romantique est dans la moyenne du territoire. La CC Côte d’Émeraude est sous moindre tension en raison de livraisons récentes qui ont permis de répondre à une partie des ménages demandeurs.

Marché de la revente : des volumes importants de transactions et des hausses de prix conséquentes

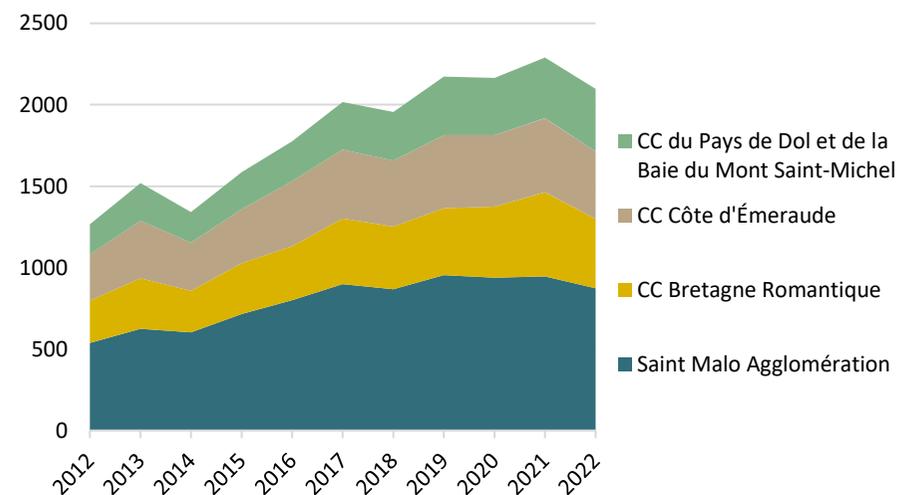


Figure 40 : Nombre de mutations de maisons existantes dans le Pays de Saint-Malo

Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

Durant la dernière décennie, comme de nombreux territoires attractifs, le nombre de mutations de maisons n’a cessé de progresser au sein du territoire passant de 1 266 ventes en 2012 à 2 097 en 2022 (soit 66 % de mutations supplémentaires entre le millésime 2012 et le millésime 2022). Sur le temps long, ce segment de marché se ventile pour 43 % dans Saint-Malo Agglomération, 21 % au sein de la CC Bretagne Romantique, 20 % pour la CC Côte d’Émeraude et 16 % pour la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

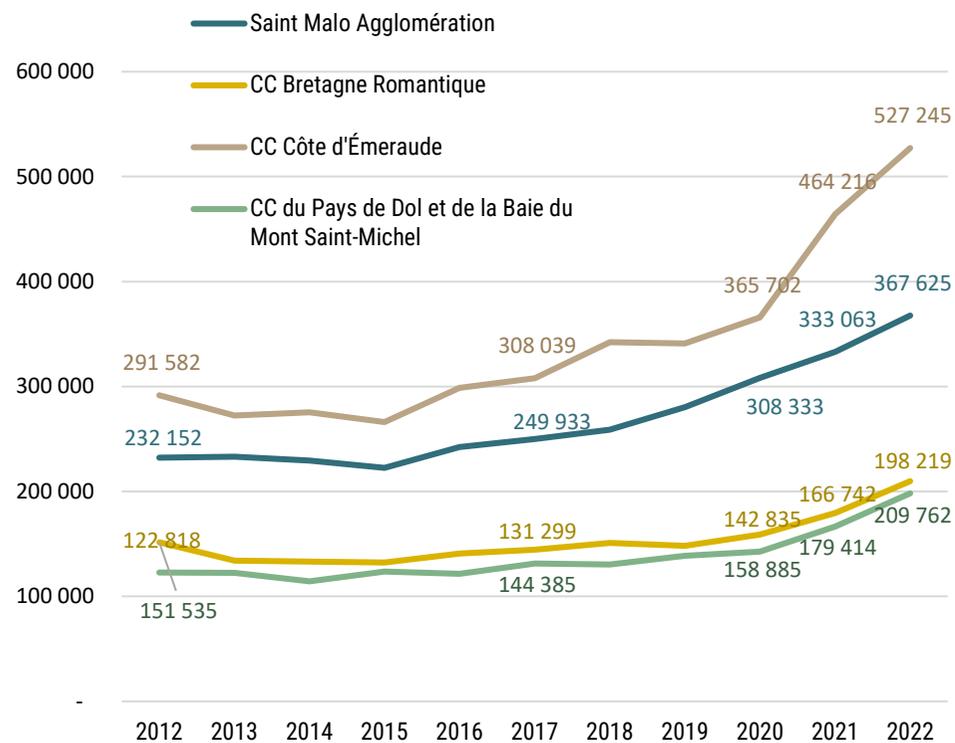


Figure 41 : Marché de la revente de maisons : évolution du prix unitaire moyen en € (courants)
Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

La géographie des prix des mutations de maisons apparaît très contrastée. En 2022, il faut compter en moyenne 527 000 € pour un bien dans la CC Côte d'Émeraude contre 210 000 € au sein du Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel. L'évolution du prix unitaire moyen est significative depuis le SCoT de 2017 : +71 % de hausse au sein de la CC Côte d'Émeraude, +51 % dans le Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel et +47 % dans Saint-Malo Agglomération et +45 % en Bretagne Romantique. Globalement, ces augmentations se sont généralisées et même particulièrement amplifiées avec « l'effet covid » qui a boosté les ventes de maisons individuelles, en particulier sur le littoral et les bords de Rance (Saint-Malo Agglomération et CC Côte d'Émeraude). Dans ces communes, le marché de l'accession est devenu très sélectif excluant presque de facto de nombreux jeunes ménages qui aspirent à la primo-accession.

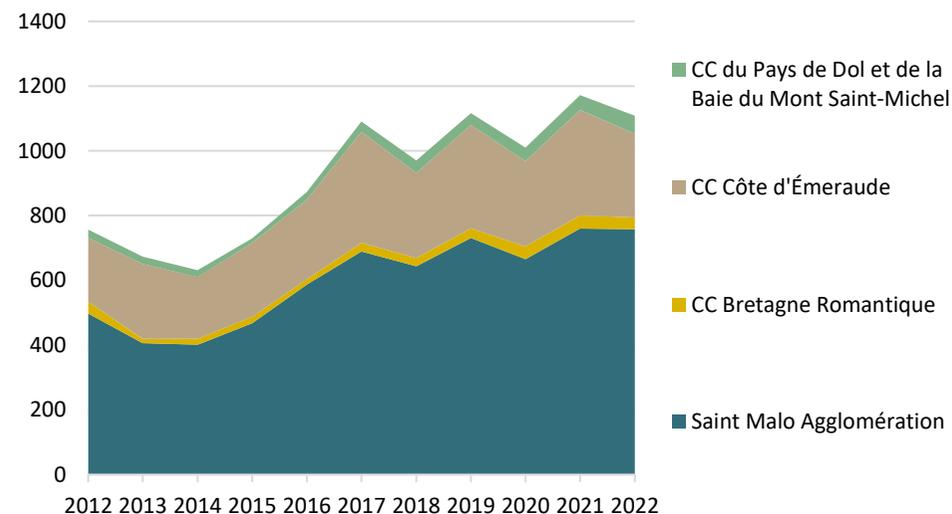


Figure 42 : Nombre de mutations d'appartements existants dans le Pays de Saint-Malo
Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

Concernant les reventes d'appartements, leur nombre a également progressé entre 2012 et 2022 mais dans des proportions moindres. Ainsi, au total, 757 mutations d'appartements ont été enregistrées en 2012 pour 1 108 en 2022 (soit +46 % entre 2012 et 2022). Sur le temps long, compte tenu de la nature même du parc de logements, ce segment de marché se ventile pour près des deux tiers dans Saint-Malo Agglomération, 28 % au sein de la CC Côte d'Émeraude et en toute logique, seulement 3 % dans la CC Bretagne Romantique et 4 % au sein de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

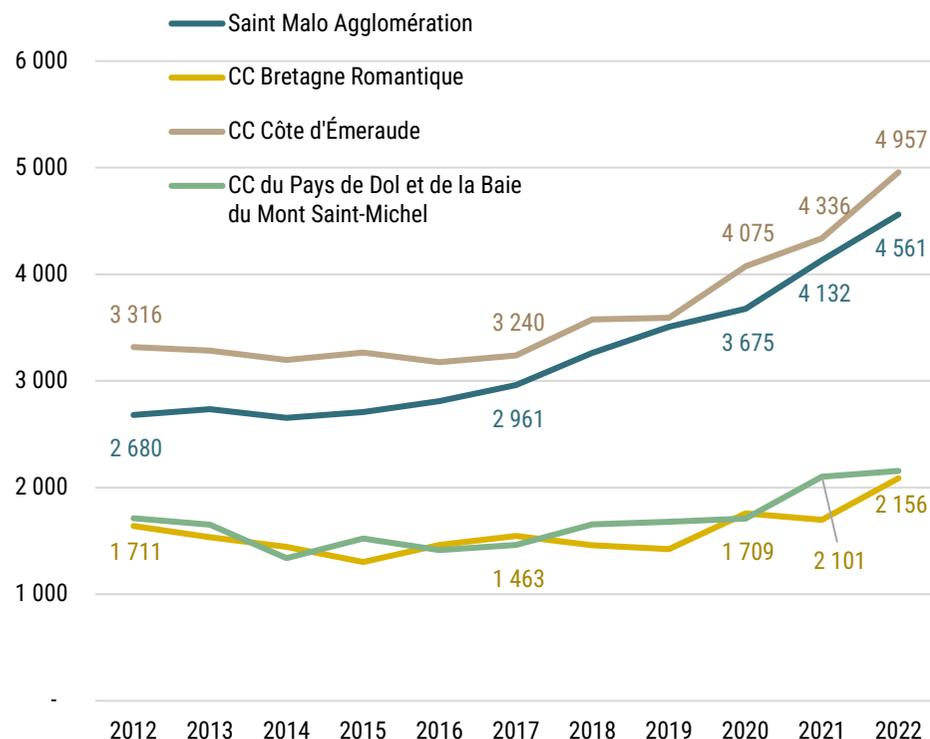


Figure 43 : Marché de la revente d'appartements : évolution du prix moyen en €/m² (courants)
 Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

Côté « prix », pour les reventes d'appartements, on observe la même géographie que celle des maisons. En 2022, la CC Côte d'Émeraude affiche une moyenne à 5 000 € le m² contre 2 100 € dans la CC Bretagne Romantique. Depuis le SCoT de 2017, la valeur moyenne en €/m² a également enregistré des trajectoires haussières dans toutes les intercommunalités : +55 % au sein de la CC Côte d'Émeraude, +54 % dans Saint-Malo Agglomération, +35 % dans la CC Bretagne Romantique et +47 % au sein de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

Un autre segment dynamique de l'accession : les terrains à bâtir pour maisons individuelles.

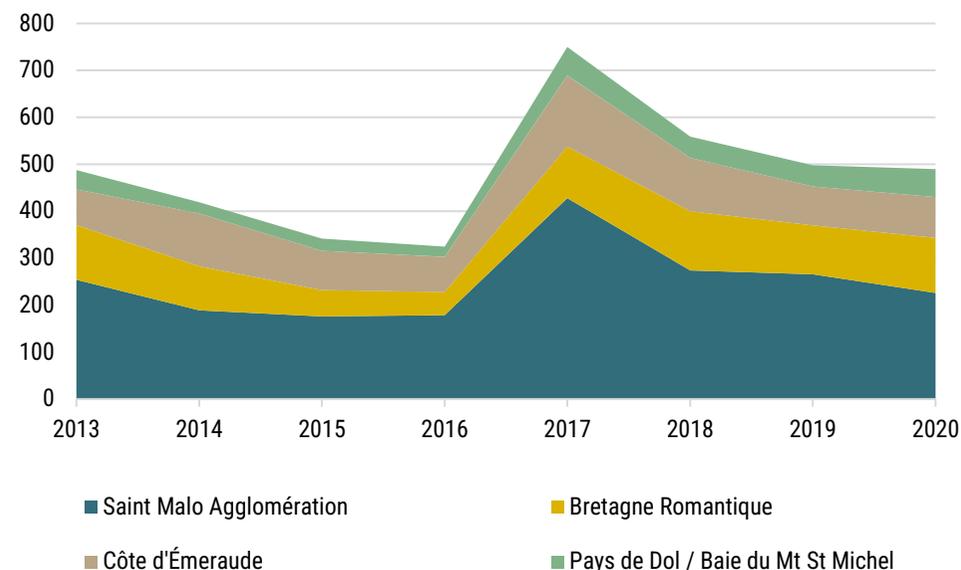


Figure 44 : Nombre de mutation de terrains à bâtir pour MI – Pays de Saint-Malo
 Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

De 2013 à 2020, 3 871 mutations de terrains à bâtir (lots aménagés et secteur diffus) pour maisons individuelles ont été enregistrées à l'échelle du territoire soit environ 484 ventes moyennes par an. Après un pic de ventes de terrains en 2017, ce segment du neuf est particulièrement actif ces dernières années. L'offre commerciale déployée sur le territoire, l'appétence des ménages pour la maison individuelle et les conditions relativement favorables d'accès au crédit (taux bas, allongement des durées des prêts, PTZ neuf) ont favorisé cette dynamique, jusqu'à mi-2022. Sur la période observée, la moitié de ce marché se localise dans les communes de l'agglomération malouine, 20 % dans la CC Bretagne Romantique, 20 % au sein de la CC Côte d'Émeraude et enfin 8 % au sein de la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

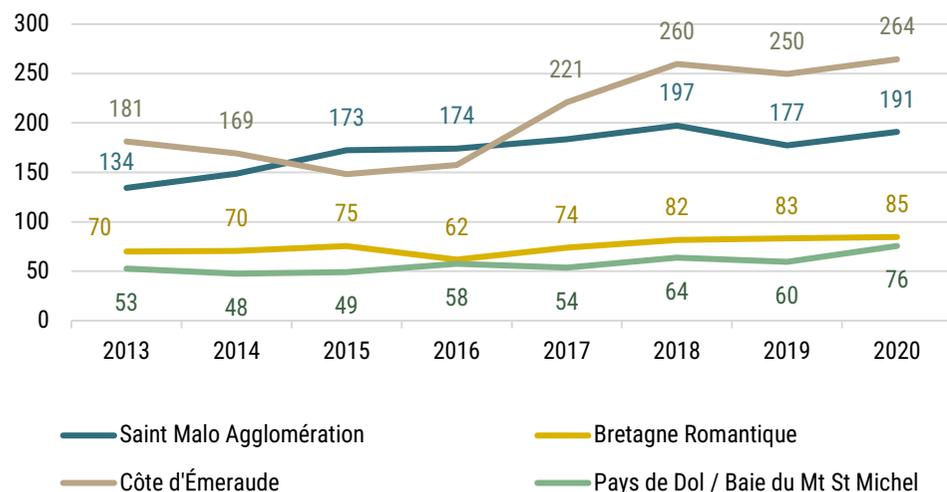


Figure 45 : Marché des terrains à bâtir pour MI : évolution du prix moyen en €/m² (courants)

Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

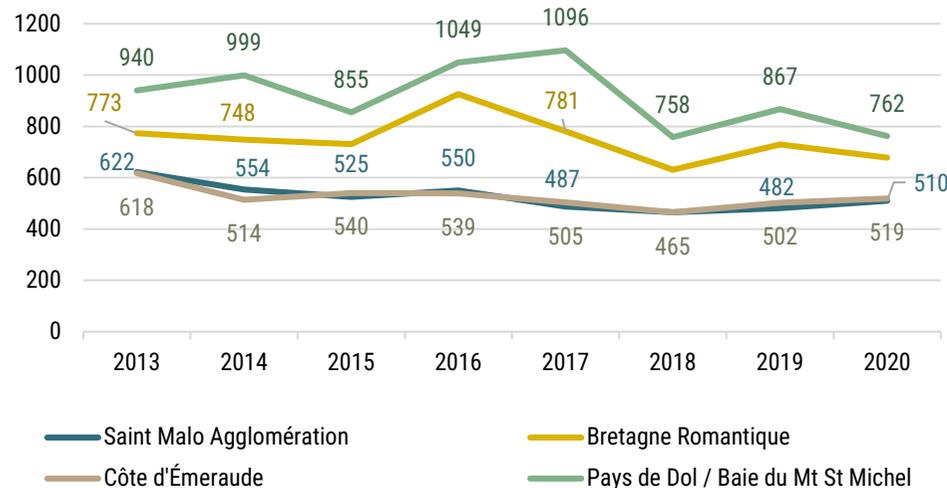


Figure 46 : Marché des terrains à bâtir pour MI : évolution des surfaces moyennes en m²

Source : DV3F - DGFIP / traitements Audiar

En 2020, la hiérarchie des prix des terrains à bâtir « se déploie » de 264 € le m² moyen HT pour un terrain au sein de la Côte d'Émeraude contre 76 € le m² en moyenne dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel. Depuis le SCoT de 2017, les valeurs moyennes en €/m² de ce marché enregistrent aussi des hausses plus ou moins marquées : +41 % dans la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel, +20 % au sein de la CC Côte d'Émeraude, +15 % dans la CC Bretagne Romantique et +4 % dans Saint-Malo Agglomération. Côté « surfaces », sur la dernière décennie, on constate également un processus de contraction dans les opérations de lots aménagés sur tout le territoire. Ainsi, entre 2013 et 2020, les surfaces moyennes ont perdu, en moyenne, environ 100 m² dans chaque intercommunalité, c'est même près de 200 m² pour la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel.

Un marché locatif privé dont l'offre se tarit

La CC Côte d'Émeraude et Saint-Malo Agglomération affichent les niveaux de loyers privés les plus élevés du territoire tant pour les appartements que pour les maisons. Quant aux niveaux de loyers constatés en 2022 dans les CC Bretagne Romantique et Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel, ils se révèlent assez proches et davantage abordables.

Quant au volume d'offre disponible dans ce segment de marché, il est impossible de le quantifier et de déterminer son évolution. Toutefois, les professionnels de l'immobilier constatent de manière assez unanime une tension à l'œuvre depuis 2020. Ce constat est en partie à rapprocher de l'essor des locations touristiques meublées « Airbnb » qui viennent « capter » de manière préférentielle ce parc ; les propriétaires-bailleurs recherchant une meilleure rentabilité locative à travers la location de courte durée. De fait, dans les communes les plus prisées du territoire, la pression qui s'exerçait sur les logements locatifs privés s'est encore accrue. Par ailleurs, depuis mi-2022, les conditions d'accès aux crédits immobiliers pour l'achat s'étant dégradées, les locataires du parc privé qui précédemment auraient pu faire aboutir un projet d'accession, se voient contraints de rester locataire, faute de pouvoir concrétiser un achat.

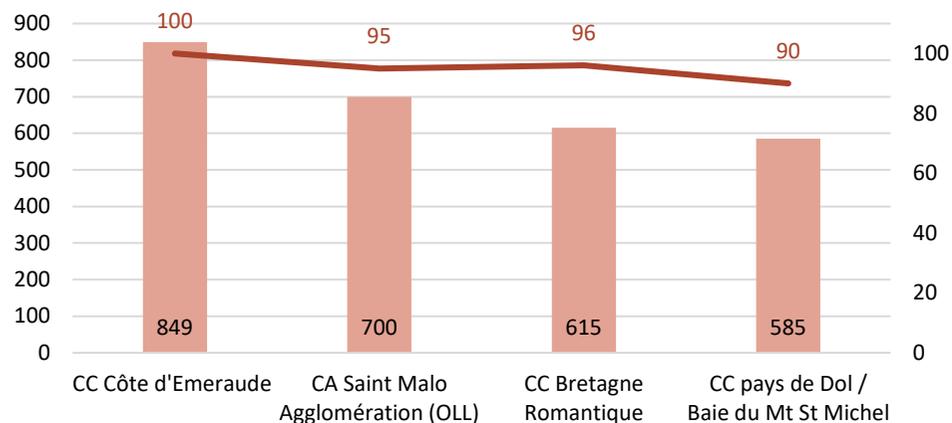


Figure 47 : Pays de Saint-Malo : parc locatif privé – maisons loyers médian 2022 et surface moyenne des logements en m²

Source : ADIL 35

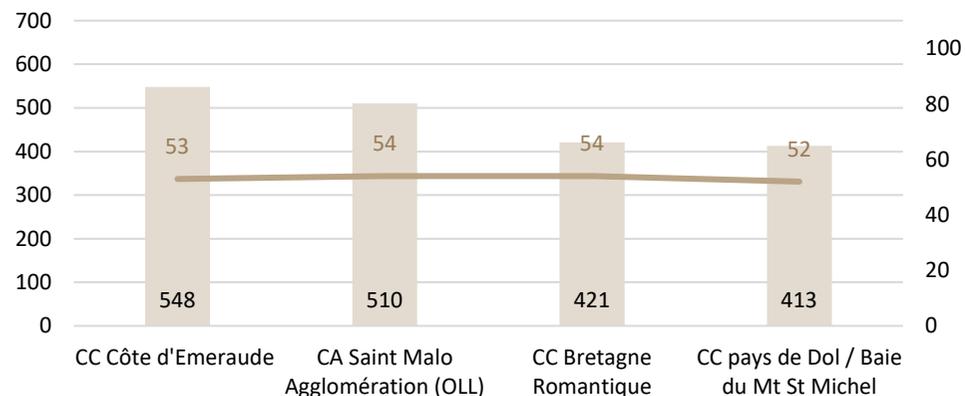


Figure 48 : Pays de Saint-Malo : parc locatif privé – appartements - loyers médian 2022 et surface moyenne des logements en m²

Source : ADIL 35

⁷ Il convient de préciser que malheureusement, à travers ce recensement, il est impossible de déterminer le nombre de résidences principales, de résidences secondaires, de meublés professionnels ou bien encore d'éventuels logements/hébergements insolites (tiny-house, yourtes, cabanes...).

Une vocation touristique qui accentue l'offre en meublés touristiques

Concernant le volume de meublés touristiques, la destination « Cap Fréhel – Saint-Malo - Baie du Mont-Saint-Michel » se classe deuxième destination touristique bretonne après celle de la « Bretagne Sud ». À l'échelle du territoire du SCoT, en août 2022, mois de l'année le plus « actif » en termes de réservations de nuitées via Airbnb, le volume d'annonces du territoire équivalait à « la captation » de 5 608 logements entiers⁷. Toutes les intercommunalités, à l'exception de Saint-Malo Agglomération (-9 %), enregistrent une progression de ce volume depuis août 2019 : +26 % pour la CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel, +19 % pour la CC Bretagne Romantique et +6 % pour la CC Côte d'Émeraude.

Pour l'agglomération malouine, le règlement municipal « Airbnb » de la ville de Saint-Malo, approuvé en juin 2021, explique sûrement ce repli. En effet, celui-ci a instauré un enregistrement des meublés ainsi que des quotas par quartiers en fonction de l'intensité de la présence des locations touristiques et a limité l'autorisation de changement d'usage à un seul logement par personne physique et ce, pour une durée de trois ans.

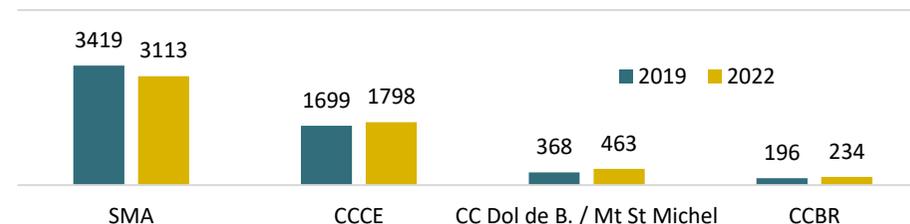


Figure 49 : Offre : annonces disponibles – logements entiers durant les mois d'août 2019 et 2022

Source : AIRDNA / données Tourisme Bretagne / traitements Audiar

Indicateurs fournis par la société AIRDNA qui extrait quotidiennement les informations disponibles sur les plateformes Airbnb et Abridel via des extractions de web scraping. Il s'agit d'estimations basées sur les variations de disponibilités des calendriers des différents logements et non de données commerciales transmises par Airbnb et Abridel – extraction réalisée en septembre 2023.

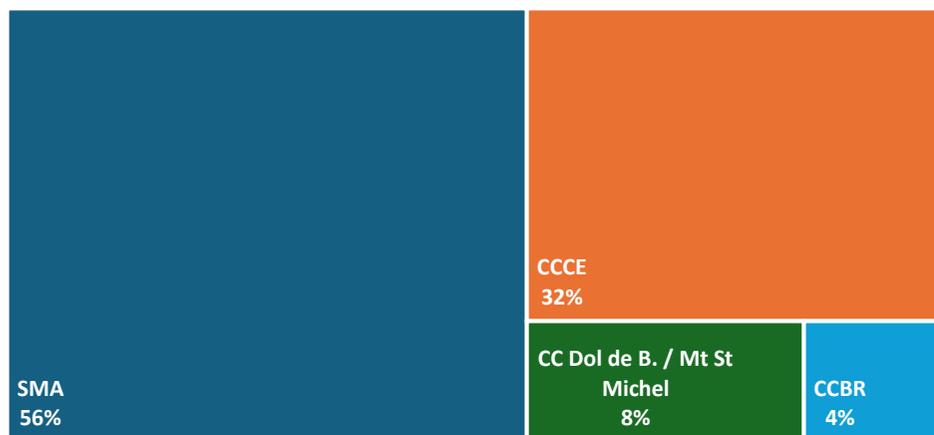


Figure 50 : Offre : annonces disponibles – logements entiers durant les mois d’août 2019 et 2022 – ventilation en % par intercommunalité

Source : AIRDNA / données Tourisme Bretagne / traitements Audiar

Saint-Malo Agglomération « représente » plus de la moitié (56 %) de ce marché de la location de courte durée, suivie de la CC Côte d’Émeraude avec 32 % des annonces. Les CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michelet Bretagne Romantique sont moins concernées par le phénomène avec respectivement 8 et 4 % des annonces.

Certains professionnels indiquent que l’engouement pour l’acquisition de résidences secondaires, notamment depuis la survenue de la pandémie de Covid, a probablement participé au développement des meublés touristiques dont la mise en location permet de « rentabiliser » les biens lorsque leurs propriétaires ne les utilisent pas.

Les difficultés des travailleurs saisonniers pour se loger s’amplifient

L’offre « saturée » ou inaccessible financièrement de biens à louer constitue un frein à l’emploi des travailleurs saisonniers. Difficulté accrue notamment pour les saisonniers de plus de 30 ans, considérés comme trop âgés, ils ne peuvent plus accéder aux résidences Habitat Jeunes (ex FJT). Ce sont principalement les activités d’hôtellerie-restauration, de services ou de loisirs / sports qui sont confrontées à ces problèmes. En 2019, une étude de l’Audiar mettait en avant la diversité des profils des saisonniers : les « professionnels » (estimés à 30 %) ont des besoins accrus de logement comparativement à un public étudiant qui est très souvent originaire du territoire et donc logé au domicile parental ou hébergé par un proche. Avant « covid », cette étude dénombrait 2 500 emplois saisonniers annuels à l’échelle du bassin d’emploi de Saint-Malo (Saint-Malo Agglomération et CC Côte d’Émeraude) dont 750 étaient pourvus par des saisonniers non-locaux. Parmi eux, environ 400 avaient du mal à se loger. En effet, la prise en charge du logement par l’employeur est peu répandue avec seulement 30 % des employeurs qui proposent une solution : la moitié dans un logement de l’employeur, un tiers en FJT et 20 % dans un logement locatif privé loué par l’employeur.

En 2019, une convention triennale en faveur du logement des travailleurs saisonniers a été signée entre l’État, la CC Côte d’Émeraude, Saint-Malo Agglomération ainsi que les communes touristiques de Dinard, Saint-Briac-sur-Mer, Saint-Lunaire, Lancieux, Saint-Malo et Cancale. L’objectif de cette contractualisation est d’améliorer l’accès au logement dans des conditions décentes (tarifs, salubrité, proximité) des actifs saisonniers. La convention prend en compte les objectifs en faveur du logement des travailleurs saisonniers contenus dans le Plan Départemental d’Action pour le Logement et l’Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD) et dans le Programme Local de l’Habitat (PLH) des deux intercommunalités concernées.

Trois axes d’intervention ont été retenus dans cette convention :

- Mobiliser et pérenniser l’existant : parc privé, intermédiation locative, bourses au logement, par public, internats...
- Créer une offre nouvelle spécifique et innovante : développement d’une offre d’hébergement, encourager les initiatives des employeurs et de leur groupement, réponses en hébergement temporaires et itinérantes.
- Accompagner les acteurs du travail saisonnier : guichet unique, observatoire partenarial de la saisonnalité.

L'accueil des gens du voyage

Le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage (SDAHGV) a été élaboré conjointement par l'État et le conseil départemental d'Ille-et-Vilaine pour la période 2020-2025. Des solutions de stationnement et des solutions alternatives de sédentarisation sont prévues : aires de grand passage, aires permanentes d'accueil et terrains familiaux. Les objectifs diffèrent selon les intercommunalités et la taille des communes (seuil à 5 000 habitants). Les communes des Côtes-d'Armor appartenant à la CC Côte d'Émeraude sont intégrées aux objectifs du schéma breillien.

Pour répondre aux besoins de sédentarisation des gens du voyage, depuis 2019, des objectifs de réalisation de terrains familiaux sont désormais obligatoires et inscrits dans les schémas départementaux. Ces dispositifs sont mis en place à l'issue d'une étude d'opportunité réalisée par AGV35, toutefois dans le schéma départemental 2020-2025 il est spécifié les éléments suivants :

Saint-Malo Agglomération	CC Côte d'Émeraude	CC Bretagne Romantique	CC Pays de Dol Baie de Mont-Saint-Michel
10 terrains (5 à Cancale et 5 à St Malo) non réalisés 40 places	4 terrains (2 à Dinard et 2 à Pleurtuit) non réalisés 16 places	3 terrains non réalisés 12 places	3 terrains non réalisés 12 places

Tableau 22 : Objectifs de réalisation du Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage 2020-2025

Les politiques locales de l'habitat

À l'échelle du territoire du SCoT, quatre communes toutes situées dans Saint-Malo Agglomération sont assujetties au taux SRU les obligeant à disposer d'un nombre minimum de 20% de logements sociaux au sein de leur parc de résidences principales.

Communes	Taux SRU au 01/01/2023
Saint-Malo	28,57%
Cancale	15,29%
Saint-Méloir-des-Ondes	10,34 %
Miniac-Morvan	7,49%

Tableau 23 : Communes concernées par l'application de la loi SRU en 2023 et taux de logements locatifs sociaux faisant référence en 2023

Deux intercommunalités du territoire sont actuellement couvertes par des Programmes Locaux de l'Habitat :

- celui de Saint-Malo Agglomération

Objectif de production sur 6 ans du PLH 2023-2028	5 000 logements
Production résidences principales dont 55% de logements abordables :	4 063 logements
28 % LLS (PLAI, PLUS & PLS + conventionnés Anah)	1 151 logements
27% accession aidée (PSLA, BRS, PTZ)	1 081 logements
45 % offre libre (PLS investisseur, défiscalisation, locatif privé et accession libre)	1 830 logements
Production résidences secondaires / logements occasionnels	937 logements

Tableau 24 : Programmation générale du PLH 2023-2028 de Saint Malo Agglomération

- celui de la CC Côte d'Émeraude qui est en cours de révision

Le PLH 2014-2020 couvrait le territoire actuel de l'intercommunalité + Beaussais-sur-Mer (Plessix-Balisson, Trégon et Ploubalay) mais n'intégrait pas Trémereuc.

Objectif de production sur 6 ans du PLH 2014-2020	3 198 logements
Offre sociale (PLUS, PLAI et PSLA)	dont 772 logements

Tableau 25 : Programmation générale du PLH de la CC Côte d'Émeraude

Focus « littoral » (habitat et logement)

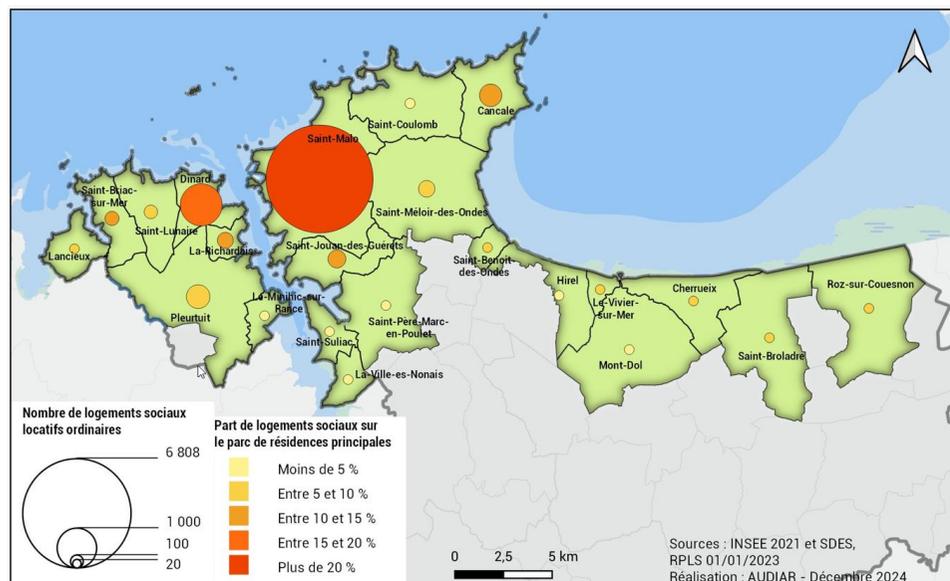


Illustration 15 : Parc de logements sociaux sur le parc de résidences principales en 2021

Source : Insee

Quelques constats :

1. **70% du parc de logements du Pays de Saint-Malo est localisé dans les communes littorales** ; la croissance du parc y a été plus soutenue sur les périodes 2008-2013 avec +4,3 %/an dans les communes littorales contre +1,5 %/an dans le reste du Pays et durant les années 2013-2019 avec +3,3 %/an contre 1,3 %/an à l'échelle du territoire.
2. **Résidences secondaires** : 91 % d'entre elles sont localisées dans les communes littorales ; chaque commune littorale dispose d'un parc qui oscille entre 20 et 60 % (Saint-Briac-sur-Mer, Saint-Lunaire, Lancieux et Dinard affichent les taux les plus conséquents)

3. **Tourisme et logement** : l'essor des meublés touristiques dans ces communes amplifie la tension locative privée, rendant difficile l'accès au logement pour les travailleurs saisonniers et les résidents permanents.
4. **Tension immobilière** : la présence de RS et de meublés touristiques accentue la compétition avec les résidences principales. Le secteur littoral se distingue par un taux de vacance faible (hormis les 5 communes de la CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont- Saint-Michel) et par les augmentations de prix les plus soutenues quel que soit le segment de marché neuf ou ancien, en locatif privé ou en accession libre notamment pour les primo-accédants.
5. **Logements locatifs sociaux ordinaires** : malgré une progression de l'offre dans les communes littorales (76 % des mises en service de LLS ordinaires de 2012 à 2021 du Pays), ce secteur ne parvient pas à répondre aux besoins croissants en logements abordables. Le ratio demande/attributions dans le logement social atteint des seuils inégaux, traduisant une situation critique.
6. **Rénovation énergétique** : bien que les communes littorales concentrent plus des ¾ de la totalité du parc de logements, seule une petite moitié des logements énergivores (DPE E, F ou G) y sont « recensés ». Toutefois, l'application du calendrier des « sorties de mise en location des logements » G, F puis E, prévues par la loi Climat et Résilience met en danger la disponibilité de logements locatifs privés, accentuant potentiellement la tension sur le marché.
7. **Mesures locales récentes** : la régulation des locations de courte durée à travers le règlement de la ville de Saint-Malo, la majoration de la taxe d'habitation sur les résidences secondaires (13 des 22 communes littorales ont voté dans ce sens en 2023) et la volonté de créer du logement social et de développer le Bail Réel Solidaire visent à limiter les impacts négatifs de ces tensions.
8. **La pression immobilière** croissante exacerbée par l'attractivité résidentielle et touristique constitue un fort enjeu pour les communes littorales. L'enjeu va être de concilier attractivité résidentielle et touristique avec l'accès à une offre de logements abordables, tout en intégrant des objectifs environnementaux ambitieux liés au ZAN et à la loi Littoral.

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un territoire très attractif avec une pression croissante sur tous les segments des marchés du logement

Le Pays de Saint-Malo déjà très attractif, a connu depuis le Covid une amplification du phénomène et une accentuation de la pression sur l'ensemble des segments de marchés du logement en particulier sur la frange littorale de Saint-Malo Agglomération et de la CC Côte d'Émeraude.

Durant la période récente 2017-2022, l'offre de logements est en progression, toutefois le marché de l'habitat est toujours plus, en tension :

- Les objectifs du SCoT sont globalement respectés mais des disparités territoriales persistent avec davantage de logements dans Saint-Malo Agglomération et la CC Côte d'Émeraude.
- La vocation touristique se renforce à travers le parc de résidences secondaires et celui des meublés touristiques de courte durée générant des difficultés d'accès au logement.
- La faiblesse du taux de vacance de longue durée (supérieure à 2 ans) s'explique en grande partie par un marché immobilier tendu.

Malgré le maintien d'un rythme de production de logements à coût abordable, les difficultés d'accès au logement pour les ménages les plus modestes s'accroissent :

- L'offre de logements sociaux progresse mais insuffisamment pour répondre à une demande de plus en plus conséquente.
- Une forte demande s'exprime aussi dans le marché locatif privé.
- L'accès au logement est de plus en plus contraint (en termes d'offre et de prix) par la hausse des valeurs immobilières sur tout le territoire dans le neuf (promotion et terrains à bâtir) et dans l'ancien. Les prix « explosent » sur le littoral.
- Un vivier important de logements doit faire l'objet de rénovation énergétique notamment le parc locatif privé exposé au risque de sortie du marché avec les obligations issues de la loi Climat & Résilience.
- Le manque d'hébergements et de logements temporaires se révèle un frein au recrutement des travailleurs saisonniers.

- La réponse aux besoins des gens du voyage avec l'aménagement d'aires de grand passage, d'aires d'accueil et la création de terrains familiaux comme réponse à la sédentarisation.

À l'échelle des Communautés du pays de Saint-Malo, quatre grands secteurs possèdent des particularités propres :

- secteur Nord-Ouest :

Périmètre le plus urbanisé sur lequel la ségrégation socio-économique s'accroît du fait de prix fonciers et immobiliers très élevés. Les résidences secondaires se concentrent sur ce littoral attractif accentuant « la concurrence » avec les résidences principales. La tension immobilière se fait notamment ressentir à travers un taux de vacance extrêmement faible. L'enjeu de la rénovation thermique du parc locatif privé concerne un volume important de ce secteur (notamment les appartements situés en copropriétés privées dans les plus grandes polarités).

- axe Rennes/Saint-Malo :

Il se caractérise par une dynamique forte du parc de résidences principales. La production associée à ce secteur est essentiellement orientée vers de la maison en propriété individuelle. En matière de prix du foncier et des valeurs immobilières, le nord et le sud de ce secteur possèdent des prix élevés associés à la relative proximité de Saint-Malo et de Rennes.

- secteur central :

C'est un secteur aux dynamiques constructives modérées, par rapport à l'ouest du territoire, il ne connaît pas de tension immobilière importante et se caractérise par une forte distinction entre les pôles qui possèdent un parc immobilier plus diversifié, et le reste du territoire. Ce secteur est fortement concerné par des enjeux de rénovation énergétique et par la présence de ménages en précarité énergétique.

- secteur Est :

Il s'agit du secteur le moins urbanisé qui connaît les dynamiques constructives les plus faibles. Il ne subit pas ou très peu de tension immobilière, ce qui implique que les prix immobiliers sont faibles comparativement au reste du territoire. Il connaît également une vacance immobilière légèrement plus élevée sans être significativement problématique mais qui peut être la résultante de logements moins adaptés voire obsolètes (résultant de ménages propriétaires aux revenus très modestes). Ce secteur

est également concerné par des enjeux de rénovation énergétique et par la présence de ménages en précarité énergétique.

PRINCIPAUX ENJEUX

Faire du SCoT un document d'urbanisme qui permettra d'orienter les dynamiques démographiques avec plus d'opérationnalité, et tenir compte des évolutions sociodémographiques en cours :

- Répondre aux besoins en logements favorisant la mixité sociale et générationnelle à travers une production différenciée ;
- Poursuivre la diversification typologique du parc immobilier notamment les petites et moyennes surfaces ;
- Réduire la consommation foncière en diversifiant les formes urbaines ;
- Permettre l'accès à des logements à coût abordable dans les secteurs connaissant une pression immobilière importante ;
- Favoriser la décarbonation du parc de logements notamment le parc de logements locatifs privés étiquetés G, F ou E qui vont progressivement être interdits à la location d'ici 2025, 2028 et 2034.

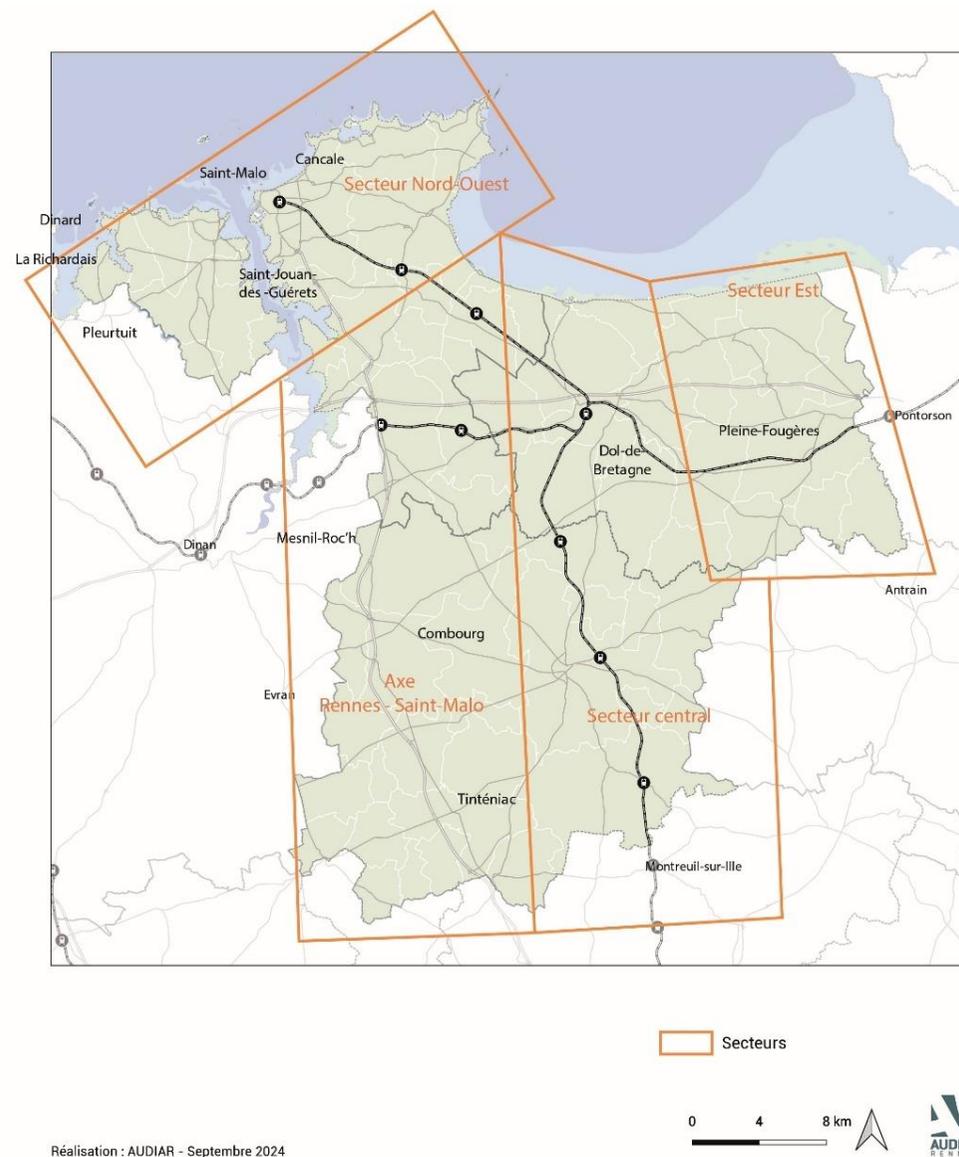


Illustration 16 : Les quatre secteurs aux particularités communes du point de vue du parc de logements

III - LES ÉQUIPEMENTS ET LES SERVICES

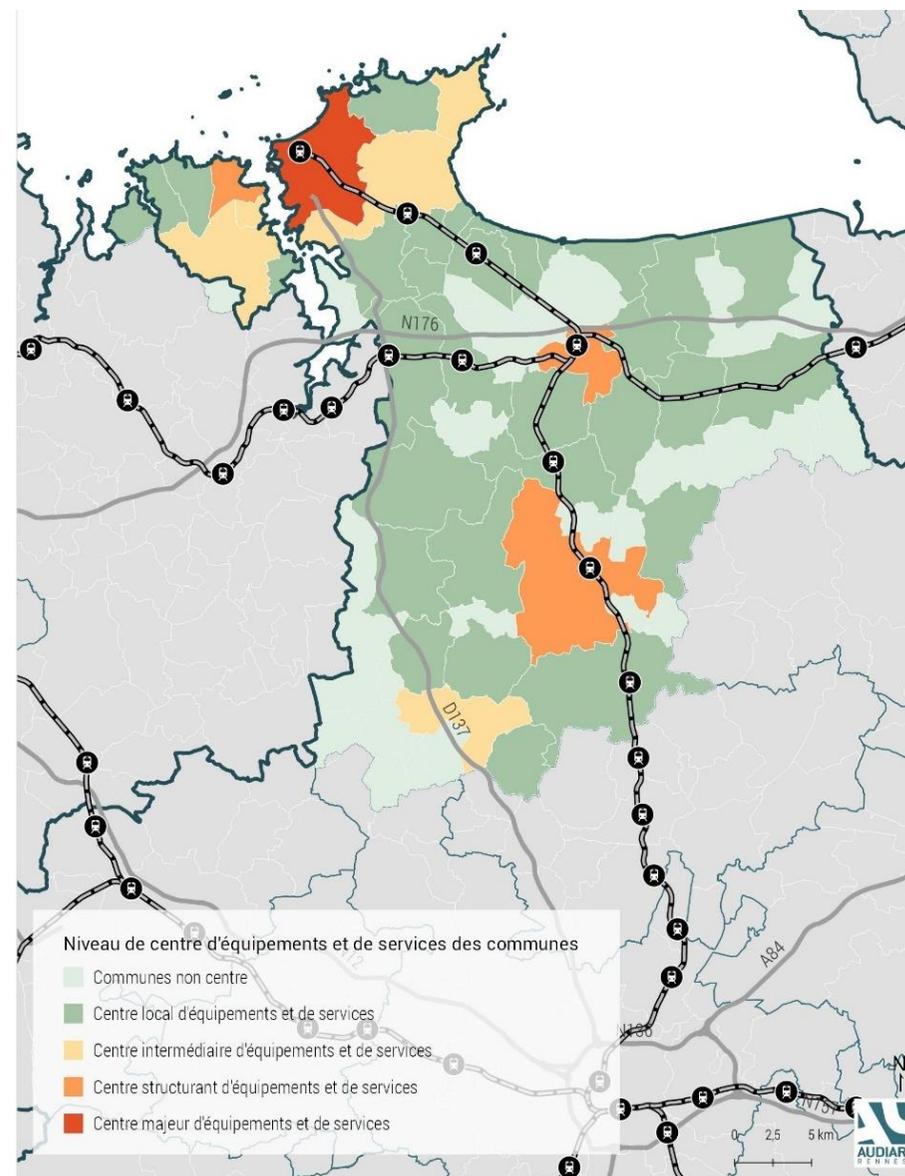
L'implantation mais aussi la nature des équipements et des services ont des effets significatifs sur l'organisation de la mobilité, les choix résidentiels ainsi que sur la qualité de vie d'un territoire.

Une offre globalement favorable

Pour mieux appréhender les enjeux liés à leur intégration et à leur portée, la mise en place d'une classification est nécessaire. Celle de l'étude sur les « fonctions de centralité d'équipements et de services » réalisée en 2019 par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires permet de disposer d'une méthode d'identification des communes exerçant des fonctions de centralité à l'échelle nationale. Quatre niveaux de centralités ont été identifiés et caractérisés en centres : locaux, intermédiaires, structurants ou majeurs d'équipements et services. À l'échelle du territoire, la hiérarchie des polarités qui ressort de cette analyse est logiquement corrélée au poids démographique. Les résultats attestent d'un bon niveau de couverture pour 90% de la population qui dispose d'un panier de services minimums. Cette première lecture conforte globalement l'attractivité des polarités issues du projet politique de l'armature territoriale SCoT de 2017.

Niveau de centralité de l'étude ANCT	Nombre de communes	% de communes	% de la population
1 ^{er} rang - commune non-centre	28	40%	10%
2 ^e rang - centre local	32	46%	35%
3 ^e rang - centre intermédiaire	6	9%	15%
4 ^e rang - centre structurant	3	4%	13%
5 ^e rang - centre majeur	1	1%	27%

Tableau 26 : Niveau de centralité de l'étude ANCT



Sources : BPE 2017 · Insee · DGCL 2019 · INRAE-CESAER · ANCT 2020, Admin Express · Mars 2023 · IGN
Réalisation : Audiar - Avril 2023

Illustration 17 : Armature territoriale et fonction de centralité des communes

Les services et équipements de santé

D'après les données issues de la BPE 2021 de l'INSEE, le territoire est globalement bien couvert comparativement à d'autres territoires bretons considérés comme des déserts médicaux. Le pôle de santé le plus équipé se localise à Saint-Malo, il irrigue tout le nord du département mais aussi le nord-est des Côtes-d'Armor et l'agglomération dinannaise. Une offre de santé existe également dans de nombreuses communes de la Côte d'Émeraude ainsi que dans les autres pôles mais aussi dans les communes situées le long de la RD 137.

En 2021, à l'échelle du territoire, la densité de services et d'équipements de santé pour 1 000 habitants est 9,19 soit un ratio plus confortable qu'en moyenne en France (7,99). Un enjeu spécifique du territoire notamment pour la frange littorale concernant l'offre de soins : celle-ci est-elle toujours adaptée pour répondre à l'augmentation temporaire de la population durant les périodes touristiques ?

Zoom sur les équipements hospitaliers de santé

Hors structures d'hébergement pour personnes âgées, deux établissements hospitaliers sont implantés dans le pays de Saint-Malo. L'offre se localise essentiellement au nord-ouest du territoire :

- Le plus important est le centre hospitalier Broussais à Saint-Malo avec 982 lits y compris les places d'hébergement pour personnes âgées (juillet 2023) ; en 2023, une zone de 11 hectares situés sur la zone Atalante, en périphérie de Saint-Malo, a été choisie pour édifier un nouvel hôpital qui concentrera chirurgie, réanimation, maternité, services d'hospitalisation de médecine polyvalente et spécialisée, plateau d'imagerie,... (tandis que l'hôpital René Pléven à Dinan sera modernisé et restructuré, en y conservant service d'urgences et SMUR).
- La clinique de la côte d'Émeraude à Saint-Malo avec 45 lits.

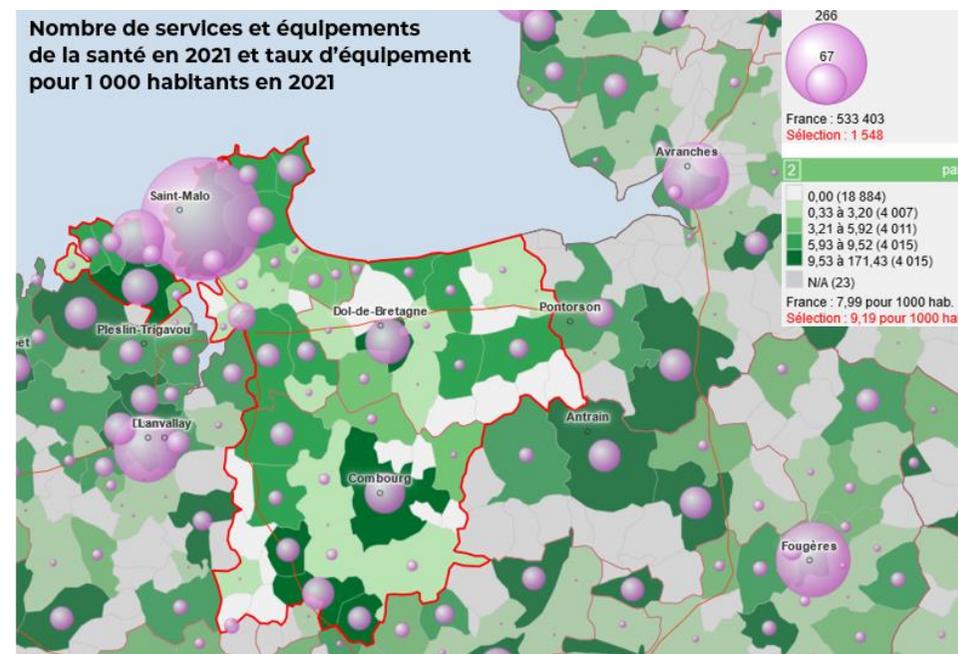


Illustration 18 : Nombre de services et équipements de la santé en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021

Source : INSEE / BPE 2021 – Géoclip France Découverte

Liste des équipements et services de cet indicateur : établissement de santé de court, moyen ou long séjour, établissement psychiatrique, centre de lutte contre le cancer, urgences, maternité, centre de santé, structure psychiatrique en ambulatoire, centre de médecine préventive, dialyse, hospitalisation à domicile, maisons de santé pluridisciplinaire, laboratoire d'analyses et de biologie médicales, ambulances, transfusion sanguine, établissement thermal et pharmacie.

Zoom sur les structures d'hébergement pour personnes âgées et le maintien à domicile

Les structures d'hébergement

Si le territoire est plutôt bien doté en capacité d'hébergement permanent pour personnes âgées (autonome ou EHPAD) avec 35 établissements qui totalisent 2 800 places. La hausse significative du nombre de séniors devrait s'accompagner d'une augmentation progressive de la dépendance engendrant de nouveaux besoins de prise en charge.

Établissements pour personnes âgées - 2022 <i>Source : guide des établissements - CD 35</i>	Nombre d'EHPAD	Nombre de résidences-autonomie	Nombre total de structures
Saint-Malo Agglomération	15	4	19
CC Côte d'Émeraude	4	3	7
CC Bretagne Romantique	3	1	4
CC Pays de Dol/Baie du Mt-St-Michel	4	1	5
C. du pays de Saint-Malo	26	9	35

Tableau 27 : Établissements pour personnes âgées – 2022

Places en établissements pour personnes âgées - 2022 <i>Source : guide des établissements - CD 35</i>	Nombre de places en EHPAD	Nombre de places en résidences-autonomie	Nombre total de places
Saint-Malo Agglomération	1 267	266	1 533
CC Côte d'Émeraude	341	155	496
CC Bretagne Romantique	333	34	367
CC Pays de Dol/Baie du Mt-St-Michel	388	19	407
C. du pays de Saint-Malo	2 329	474	2 803

Tableau 28 : Places en établissements pour personnes âgées – 2022

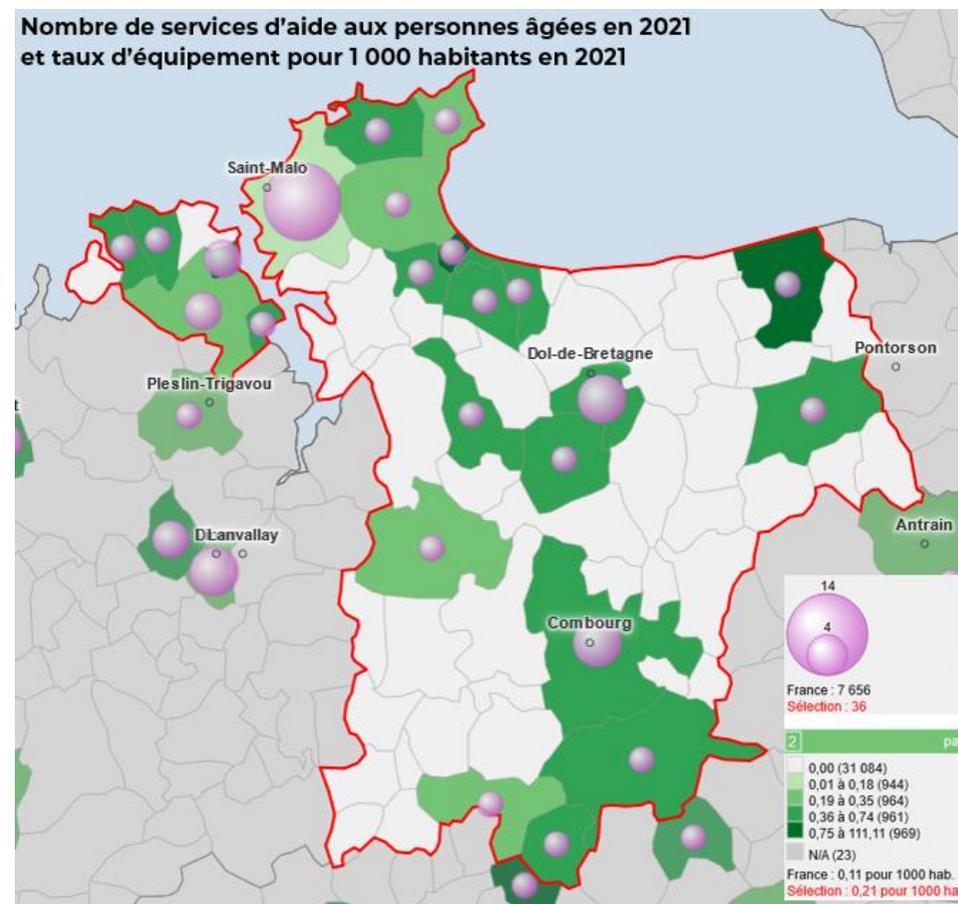


Illustration 19 : Nombre de services d'aide aux personnes âgées en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021

Sources : INSEE / BPE 2021 - Géoclip France Découverte

Cette carte retient les services d'aide-ménagère à domicile, les dispositifs d'alarme médico-sociale, les services d'aide aux personnes âgées et personnes ayant une Déficience Motrice avec Troubles Associés (DMTA), et le portage de repas à domicile. L'équipement est localisé dans la commune du siège du service.

Le maintien à domicile

En 2021, un total de 36 structures propose des services d'aide aux personnes âgées au sein du territoire. En matière de couverture, le Pays atteint un ratio théorique de 0,21 équipement de ce type pour 1 000 habitants contre 0,15 pour le département et 0,11 pour la France entière.

Le concept de « maintien à domicile » fait référence à l'ensemble des moyens mis en œuvre pour qu'une personne en perte d'autonomie puisse rester à son domicile. Ces moyens correspondent à des prestations qui peuvent être plus large que l'indicateur retenu ci-dessus issu de la BPE :

- Médicales (soins, traitements, hygiène et confort).
- Techniques (aménagement des lieux de vie pour les adapter au niveau de mobilité de la personne et éviter les accidents domestiques).
- Financières (aides dédiées à la prise en charge totale ou partielle des prestations médicales et techniques).
- Administratives (accompagnement aux démarches pour constituer les différents dossiers d'aides).
- De services (tâches quotidiennes, comme le ménage).

Finalement, les enjeux du vieillissement sont multiples et complexes : adaptation des équipements et services, aménagement de l'espace public, évolution de l'offre de santé et prise en charge de la perte d'autonomie. Dans les zones blanches, ces enjeux sont encore plus marqués qu'en secteur urbain.

Des solutions à ces problèmes ne sont, pour l'instant, qu'entrevues. Par exemple, le regroupement des médecins généralistes avec d'autres professionnels médicaux et paramédicaux, des horaires moins étendus, une activité moins libérale et plus salariée ou mixte ; de nouvelles formes de mutualisation de l'offre qui proposent des approches coordonnées de soins. Les maisons de santé pluriprofessionnelles et les centres de santé en sont déjà des exemples. Pour réduire les inégalités d'accès aux soins, l'usage de la télémédecine peut aussi, pour certaines pratiques spécifiques, pallier le manque de professionnels dans les zones rurales et faciliter l'accès aux professionnels.

Zoom sur l'offre de médecins généralistes

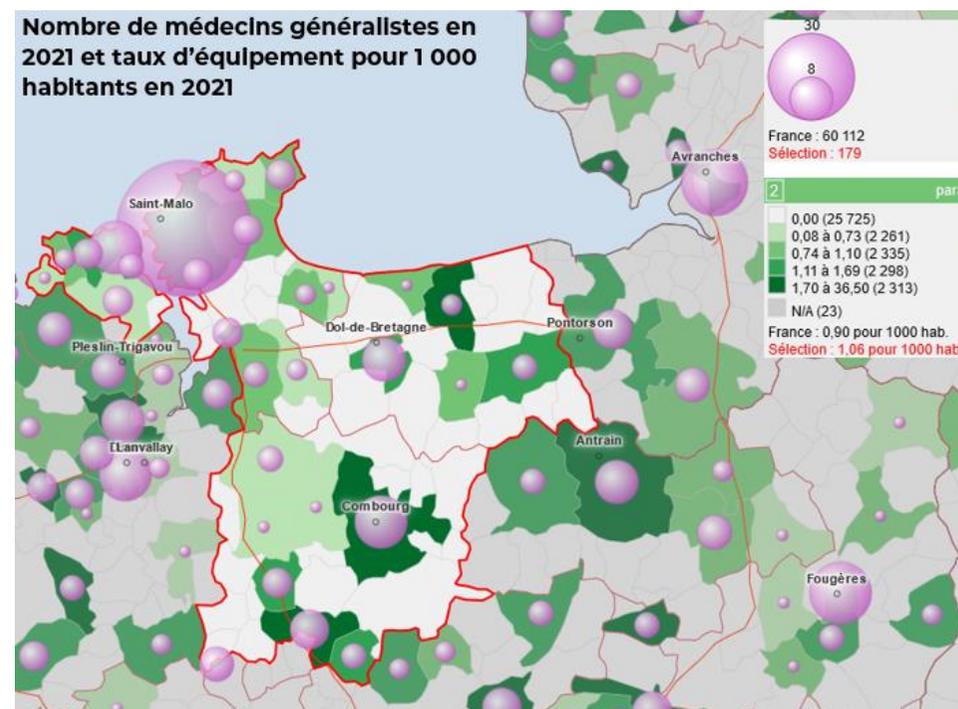


Illustration 20 : Nombre de médecins généralistes en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021

Source : INSEE / BPE 2021 – Géoclip France Découverte

En 2021, sur le territoire, la densité de médecins généralistes pour 1 000 habitants se situe à 1,06. Cette situation est légèrement plus satisfaisante qu'en moyenne sur le département (0,94) ou en France (0,90). Les médecins généralistes sont surtout présents sur le littoral et la frange ouest du territoire ainsi qu'à Dol-de-Bretagne et Combourg. En revanche, on constate une zone blanche à l'Est qui risque de s'accroître et/ou de s'élargir avec le vieillissement de la pyramide des âges des médecins actuellement en exercice. En Ile-et-Vilaine, c'est un tiers d'entre eux qui partiront à la retraite d'ici une dizaine d'années ; cette problématique n'est pas spécifique au territoire.

L'offre d'accueil de la petite enfance

En 2021, le territoire totalise 16 crèches dont 6 dans la ville de Saint-Malo.

	2021
Saint-Malo Agglomération	8
CC Côte d'Émeraude	3
CC pays de Dol/Baie du Mt-St-Michel	1
CC Bretagne Romantique	4
Communautés du pays de Saint-Malo	16

Tableau 29 : Nombre de crèches en 2021

Source : BPE 2021

	2017	2021
Saint-Malo Agglomération	79,3	75,6
CC Côte d'Émeraude	77,1	78,7
CC pays de Dol/Baie du Mt-St-Michel	73,5	76,2
CC Bretagne Romantique	73,3	73,1
Ille-et-Vilaine	77,1	73,6
Bretagne	ND	74,6
France	58,9	59,4

Tableau 30 : Taux de couverture théorique d'accueil des jeunes enfants pour 100 enfants

Source : CNAF - data.gouv.fr

Les modes d'accueil "formels" pris en compte dans ce calcul comprennent les assistant(e)s maternel(le)s employé(e)s directement par des particuliers, salarié(e) à domicile, accueil en établissements d'accueil du jeune enfant (collectif, familial et parental, micro-crèches) et école maternelle.

La garde individuelle par les assistantes maternelles reste le principal mode d'accueil bien que l'offre en structures collectives se soit développée ces dernières années.

Les taux de couverture théorique d'accueil de la petite enfance de 2021 ont progressé depuis 2017 dans la CC Côte d'Émeraude et dans la CC pays de Dol/Baie du Mt-St-Michel.

Il demeure stable en Bretagne Romantique. En revanche, il « recule » dans les communes de Saint-Malo Agglomération.

Le métier d'assistante maternelle est en pleine mutation, confronté à une baisse du nombre de professionnelles et à un vieillissement de leur pyramide des âges. Pour mutualiser l'offre et les ressources, *de nouvelles formules de garde* se développent comme les maisons d'assistantes maternelles (MAM).

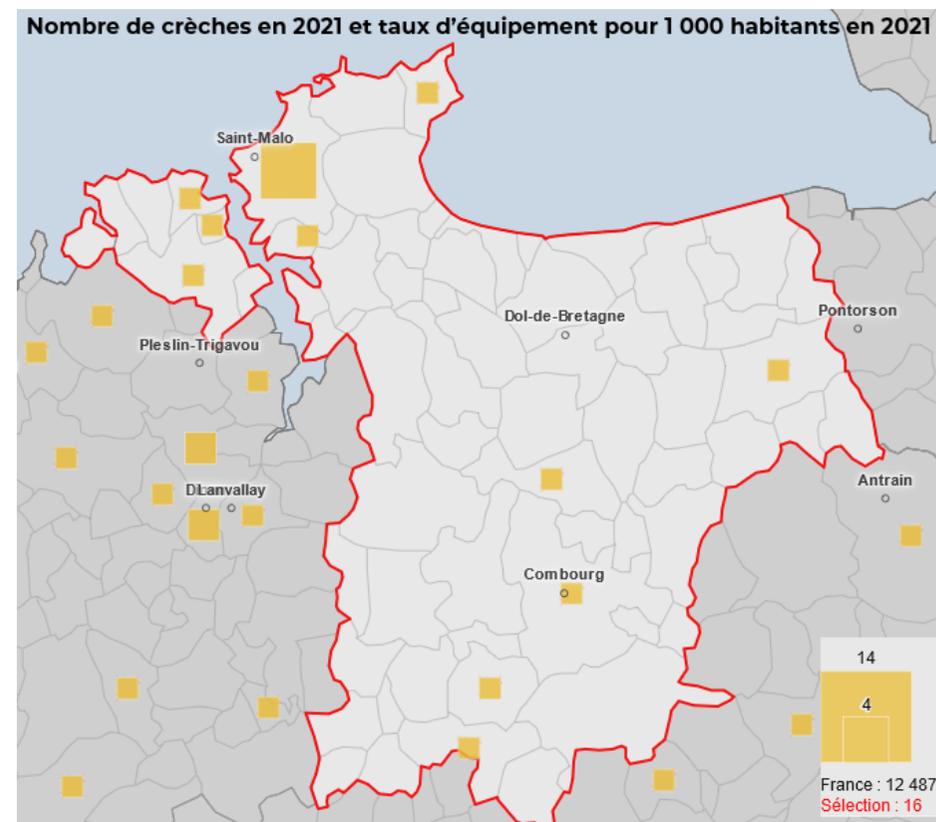


Illustration 21 : Nombre de crèches et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021

Source : INSEE / BPE 2021 – Géoclip France Découverte

Établissements d'accueil du jeune enfant : il s'agit des structures autorisées à accueillir, de manière non permanente, des enfants de moins de 6 ans, et percevant une prestation CAF : crèche collective ou parentale, halte-garderie, jardin d'enfants.

Les équipements d'enseignement primaire, secondaire et supérieur

Enseignement primaire et secondaire

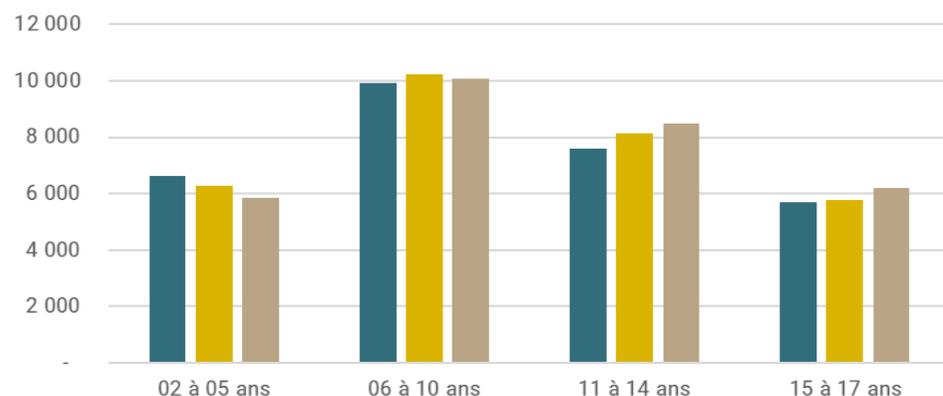


Figure 51 : Évolution du nombre d'enfants scolarisés de 2 à 17 ans

Source : INSEE RP

Sur la période 2014-2020, le taux d'évolution annuel des individus scolarisés en élémentaire et dans le secondaire au sein du Pays de Saint-Malo est de +0,1%/an ; celui-ci ralentit puisqu'il était de +0,4 %/an sur la période précédente 2009-2014. La classe d'âges des 2-5 ans est en recul, conséquence du fléchissement de la croissance démographique tandis que les 11-14 ans (collégiens) ainsi que les 15-17 ans (lycéens) progressent. Quant aux 6-10 ans (en primaire), ils se révèlent stables.

À l'échelle des intercommunalités, 45 % des individus scolarisés âgés entre 2 et 17 ans résident dans l'agglomération malouine, 27 % habitent dans les communes de la CC Bretagne Romantique, 15 % dans la CC du Pays de Dol/Mt St Michel et 13 % dans la CC Côte d'Émeraude.

Sur la dernière période 2014-2020, le nombre des effectifs scolarisés âgés de 2 à 17 ans présente des évolutions contrastées entre intercommunalités ; ils sont en baisse dans les intercommunalités de Saint-Malo Agglomération avec -0,3 %/an et dans la CC Côte d'Émeraude avec -0,7 %/an. À l'inverse, ils continuent de progresser en Bretagne Romantique avec +0,7 %/an et dans la CC du Pays de Dol/Mt St Michel avec +0,3 %/an.

À la rentrée 2023, selon les chiffres de l'enseignement public et privé collectés par le Rectorat de Bretagne, le territoire totalise :

- 17 écoles maternelles avec 1 385 élèves,
- 20 écoles élémentaires avec 2 424 élèves,
- 83 écoles primaires (classes maternelles et élémentaires) avec 11 436 élèves,
- 18 collèges avec 8 568 inscrits,
- et 10 lycées avec un total de 6 024 élèves.

	Nombre d'écoles maternelles publiques et privées	Nombre d'écoles élémentaires publiques et privées	Nombre d'écoles primaires publiques et privées
Saint-Malo Agglomération	11	9	36
CC Côte d'Émeraude	4	5	7
CC Bretagne Romantique	1	3	22
CC Pays de Dol/Baie du Mont-St-Michel	1	3	18
C. du pays de St Malo	17	20	83

Tableau 31 : Nombre d'établissements d'enseignement primaire à la rentrée 2023

Source : Rectorat de Rennes

	Effectifs écoles maternelles publiques et privées	Effectifs écoles élémentaires publiques et privées	Effectifs écoles primaires publiques et privées
Saint-Malo Agglomération	903	1 334	4 846
CC Côte d'Émeraude	315	68	1 145
CC Bretagne Romantique	146	413	3 385
CC Pays de Dol/Baie du Mont-St-Michel	21	609	2 060
C. du pays de St Malo	1 385	2 424	11 436

Tableau 32 : Effectifs d'enseignement primaire à la rentrée 2023

Source : Rectorat de Rennes

	Nombre de collèges publics et privés	Effectifs collèges publics et privés
Saint-Malo Agglomération	8	3 231
CC Côte d'Émeraude	2	1 147
CC Bretagne Romantique	4	2 493
CC Pays de Dol/Baie du Mont-St-Michel	4	1 697
C. du pays de St Malo	18	8 568

Tableau 33 : Nombre d'établissements et effectifs des collèges à la rentrée 2023

Source : Rectorat de Rennes

	Nombre de lycées publics et privés	Effectifs lycées publics et privés
Saint-Malo Agglomération	5	3 760
CC Côte d'Émeraude	1	710
CC Bretagne Romantique	2	962
CC Pays de Dol/Baie du Mont-St-Michel	2	592
C. du pays de St Malo	10	6 024

Tableau 34 : Nombre d'établissements et effectifs des lycées généraux, techniques et professionnels (hors Ministère de l'Agriculture) à la rentrée 2023

Source : Rectorat de Rennes

Enseignement supérieur

En 2022-2023, d'après les chiffres du ministère de l'Enseignement Supérieur et Recherche, les effectifs post-bac du territoire regroupe 1 311 étudiants. C'est surtout depuis le début des années 2010 que le nombre d'étudiants s'est accru.

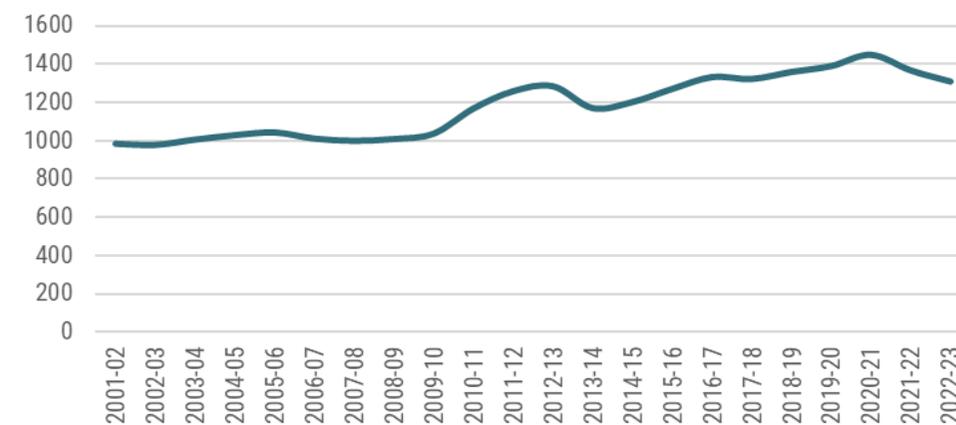


Figure 52 : Nombre d'étudiants post-bac inscrits dans les établissements du pays de Saint-Malo

Source : MESR

On dénombre 12 établissements qui dispensent des formations de bac +2 à bac +5 principalement l'université de Rennes (IUT), des STS en lycées, des écoles médicales-paramédicales et des écoles spécialisées (Design St-Malo, ENSM...)

Hormis les STS rattachés à différents lycées du territoire, cette offre ESR est principalement localisée à Saint-Malo. Depuis 2013, Saint-Malo Agglomération a souhaité développer son campus et a pris la compétence d'appui à l'enseignement supérieur. Un premier schéma local de l'enseignement supérieur et de la recherche a ainsi été adopté pour la période 2015-2019. Durant les dernières années, plusieurs actions retenues dans ce schéma ont vu le jour : ouverture de la Résidence étudiante « Le Campus » (SA La Rance) ; organisation d'une conférence des formations ; accompagnement du développement de l'ENSM... L'agglomération a également mené des actions « hors schéma » comme la mise en place de location longue durée de vélos pour les étudiants (dispositif « Comme sur des Roussettes ») ou le soutien à l'implantation de l'Institut Supérieur de Design. Aujourd'hui, l'objectif est de poursuivre

le travail entamé et d'ajuster son action pour répondre toujours mieux aux besoins du territoire. Ainsi, un deuxième Schéma Local a été élaboré et adopté pour 2024-2028. Celui-ci se structure autour de 3 grandes ambitions :

- Évoluer vers un pôle d'enseignement supérieur reconnu, tourné vers les besoins du territoire et vers l'international.
- Accompagner les parcours de formation et favoriser l'excellence.
- Accroître l'indépendance et l'engagement des étudiants.

Le numérique

Entre 2018 et 2024, le déploiement de la fibre s'est fortement intensifié dans les communes du territoire. Parmi celles-ci, 29 présentent fin 2023, des taux de couverture raccordables supérieurs à 80%. Seulement 13 communes n'affichent aucune couverture. D'ici à 2026, toutes les communes devraient être raccordées.

Les équipements sportifs et de loisirs

En 2021, un total de 454 équipements sportifs et de loisirs est recensé dans l'ensemble des communes du Pays de Saint-Malo. Le taux de couverture du territoire est globalement satisfaisant avec un ratio de 2,69 pour 1 000 habitants, contre 2,41 pour l'Ille-et-Vilaine et 2,93 pour la France.

Focus « littoral » (équipements et services)

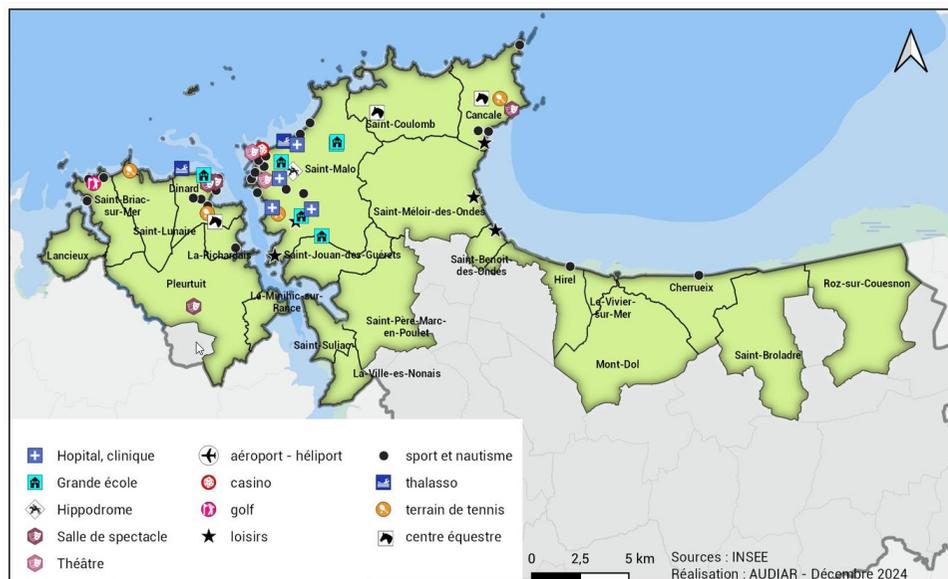


Illustration 22 : Les grands équipements des communes littorales en 2024

Source : Insee

Les enjeux littoraux en matière d'équipements ne diffèrent en rien des enjeux identifiés auparavant si ce n'est de les rendre plus aigus. Le littoral, sur sa partie nord-ouest, concentre en effet l'essentiel des équipements structurants du territoire.

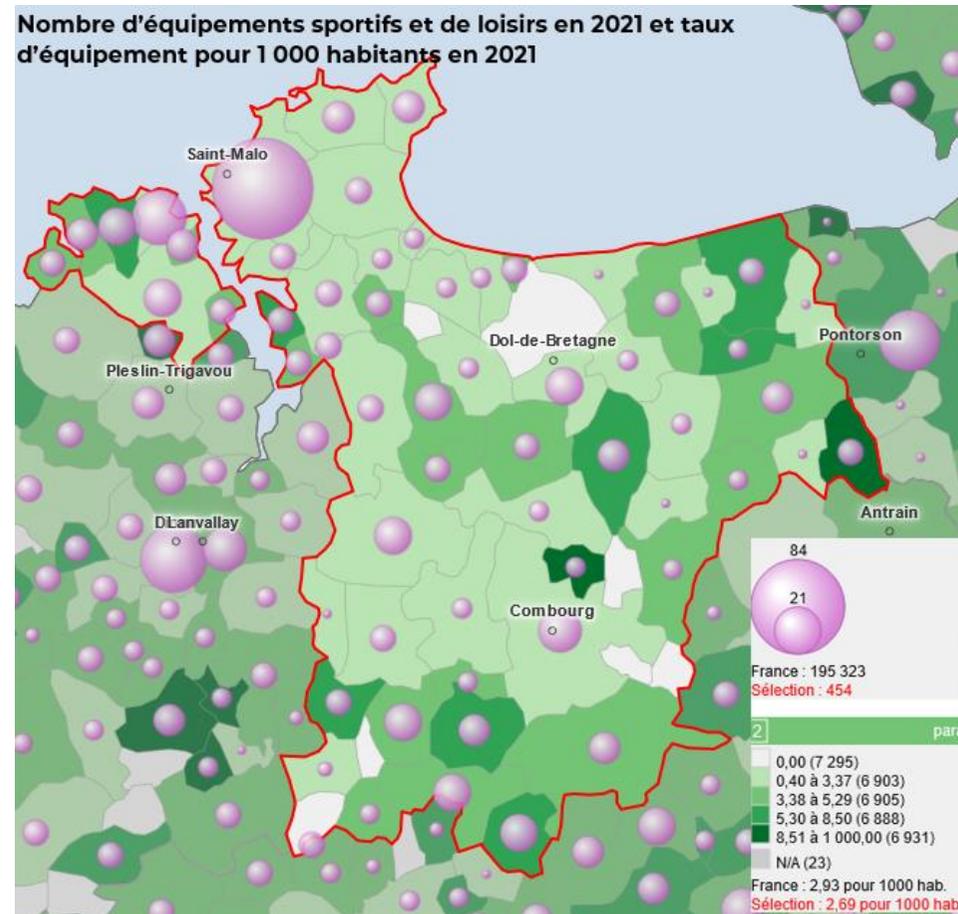


Illustration 23 : Nombre d'équipements sportifs et de loisirs en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021

Source : INSEE / BPE 2021 - Géoclip France Découverte

Ce ratio retient les équipements sportifs (toutes salles de sport spécialisées et multisports, bassin de natation, boulodrome, tennis, équipements de cyclisme, centre équestre, athlétisme, terrain de golf, parcours sportif, plateaux et terrains de jeux extérieurs, sport nautique, bowling, salle de remise en forme) ainsi que les équipements de loisirs (site de baignade aménagée, port de plaisance et boucle de randonnée).

Synthèse, analyse prospective et enjeux : une offre d'équipements et de services satisfaisante mais des évolutions majeures à anticiper

À l'échelle du territoire, l'analyse précédente atteste d'un bon niveau de couverture. Ainsi, 90 % de la population dispose d'un panier de services minimums. Par ailleurs, la relative diversité d'équipements est satisfaisante car celle-ci est relativement accessible. L'attractivité des polarités, corrélée au poids démographique, confirme la structuration de l'armature territoriale du SCoT de 2017. La partie nord-ouest du pays reste "la mieux équipée", quelle que soit la nature des équipements ou des services observés.

Au-delà de cette approche, il est également important de faire état de plusieurs phénomènes, plus ou moins marqués, qui viennent ou viendront interagir sur l'offre et les usages futurs des équipements et services :

- Le vieillissement de la population qui va engendrer de nouveaux besoins (accessibilité de l'offre de soins, zones blanches et renouvellement des professionnels de santé...).
- Le processus de « périurbanisation » des activités et des services ainsi que le phénomène de périurbanisation qui a pu entraîner un éloignement géographique des habitants par rapport aux centralités. Cette évolution a pu occasionner une certaine fragilisation de l'offre en équipements et en services des centres (commerces et services de proximité, équipements publics...) parfois amplifiée par la raréfaction des flux vers ces centralités.
- Les évolutions territoriales et les contraintes budgétaires peuvent aussi avoir pour conséquence la fermeture et le regroupement de nombreux équipements publics (hôpitaux, maternités, banques, agences postales, écoles, etc.) entraînant ainsi un éloignement physique de certaines communes, en particulier rurales, d'une offre en services et d'équipements du quotidien et de soins.
- Les évolutions liées aux modes de vie à travers la désynchronisation des temps sociaux (horaires de travail atypiques ou temps de déplacement domicile-travail), les nouveaux modes de travail (télétravail ou indépendants), l'évolution du temps libre (le sport « plaisir » par exemple) peuvent aussi venir modifier les usages de certains équipements et services.

- Le vieillissement global des équipements se révèle aussi être un enjeu pour demain : obsolescence, modernisation ou rénovation énergétique...
- Enfin, l'enjeu de l'optimisation des services/équipements sous l'effet de la sobriété foncière et des contraintes budgétaires des collectivités qui va nécessairement, inciter à davantage coopérer et/ou mutualiser pour construire, entretenir et gérer certains équipements.

PRINCIPAUX ENJEUX

- *Maintenir un bon niveau d'équipements et de services en accompagnement de l'accueil de nouvelles populations et du vieillissement démographique.*
- *Proposer un maillage équilibré d'équipements et de services en lien avec l'armature territoriale.*
- *Accompagner le développement culturel, événementiel et touristique du Pays de Saint-Malo*
- *Favoriser l'offre de formation*

IV - LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS

Des infrastructures routières denses et des réseaux de transport hétérogènes

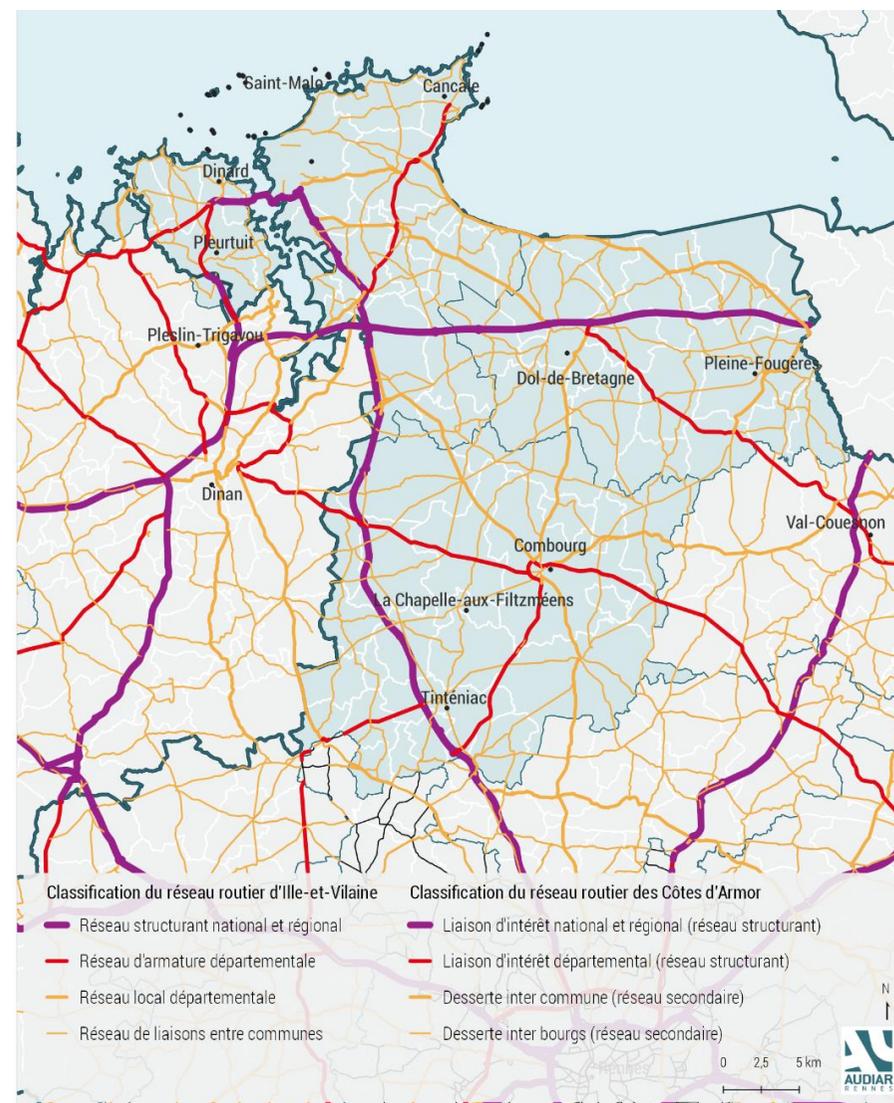
Un réseau routier supportant un trafic routier croissant

Le réseau routier du Pays de Saint-Malo se structure autour de deux axes principaux à grande circulation, la RD 137 reliant Saint-Malo à Rennes et la RN 176 entre Pontorson et Lamballe.

Par ailleurs, d'autres routes principales s'articulent à l'échelle du Pays, venant notamment rayonner autour de Combourg, Dol-de-Bretagne, Saint-Malo et Pleurtuit :

- RD 168 Saint-Malo/La Richardais et l'ouest du territoire,
- RD 76 Châteauneuf/Cancale,
- RD 155 Antrain/Dol/Saint-Malo,
- RD 166 Dinard/Pleurtuit/Dinan,
- RD 166 Dinard/Saint Briac/Beaussais-sur-Mer,
- RD 355 Saint-Malo/Cancale,
- D 794 Dinan/Combourg,
- RD 795 Hédé/Combourg/Dol

Un réseau dense de liaisons intercommunales vient compléter la desserte routière du territoire.



Sources : Département d'Ille-et-Vilaine, Département des Côtes d'Armor, Ministère de la Transition écologique, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Juin 2023

Illustration 24 : Cartographie de la hiérarchisation du réseau routier du Pays de Saint-Malo
Sources : Départements d'Ille-et-Vilaine et Côtes-d'Armor

En 2022, le trafic routier a augmenté de 4,29 % sur le réseau départemental, 4,58 % sur le réseau national par rapport à 2021.

En 10 ans, entre 2012 et 2022, le trafic observé⁸ sur les routes départementales d'Ille-et-Vilaine a augmenté de près de 10 %, et de plus 10 % sur les routes nationales. La période Covid a vu une stagnation des trafics routiers sur l'ensemble des réseaux de voirie. Depuis 2021, la reprise du trafic est revenue avec une augmentation entre 2021 et 2022 d'environ 5 %, principalement sur les voies de catégorie A dit « structurant » (Rd 137, Rd 175) et de catégorie D dit local, desservant l'ensemble des communes.

	Linéaire (Km)	TMJA Pond. (Véh.J)	Parcours (100 millions de véh.Km)	Evolution des parcours en %		
				2021 -> 2022	2019 -> 2022	2012 -> 2022
RD Cat A	183	18 686	12,50	+ 5,11	+ 1,90	+ 20,02
RD Cat B	444	4 977	8,21	+ 3,03	- 0,82	+ 5,74
RD Cat C	581	2 906	7,07	+ 2,38	+ 0,79	+ 5,15
RD Cat D	3 356	1 112	13,93	+ 5,31	- 1,65	+ 6,72
Réseau RD	4 565	2 422	41,71	+ 4,29	- 0,03	+ 9,89
RN	259	35 555	33,57	+ 4,34	- 2,83	+ 9,58
Autoroute A84	50	30 443	5,53	+ 6,10	- 0,00	+ 14,47
Réseau RN	308	34 730	39,10	+ 4,58	- 2,44	+ 10,25

Tableau 35 : Évolution des parcours sur le réseau routier départemental

Source : Département d'Ille-et-Vilaine

En 2022, sur la RD 137, on compte près de 47 000 véhicules par jour à l'entrée de Saint-Malo (Saint-Jouan-les-Guérets) et entre 28 000 et 47 000 véhicules jours sur les autres portions de cet axe majeur du territoire.

Autre point de forte circulation, la RD 168 au niveau du barrage de la Rance observe plus de 34 000 véhicules par jour, soit une augmentation d'environ 10 % depuis 2019.

⁸ En Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA).

Toujours en 2022, le trafic journalier moyen sur la RN 176 enregistré dans les deux sens oscille entre 21 800 véhicules sur la portion Châteauneuf et Dol-de-Bretagne et 19 000 dans la portion Dol-de-Bretagne RD137 et plus de 16 200 entre Dol de Bretagne et Pontorson. Son trafic augmente progressivement entre 3 et 5 % entre 2019 et 2022.

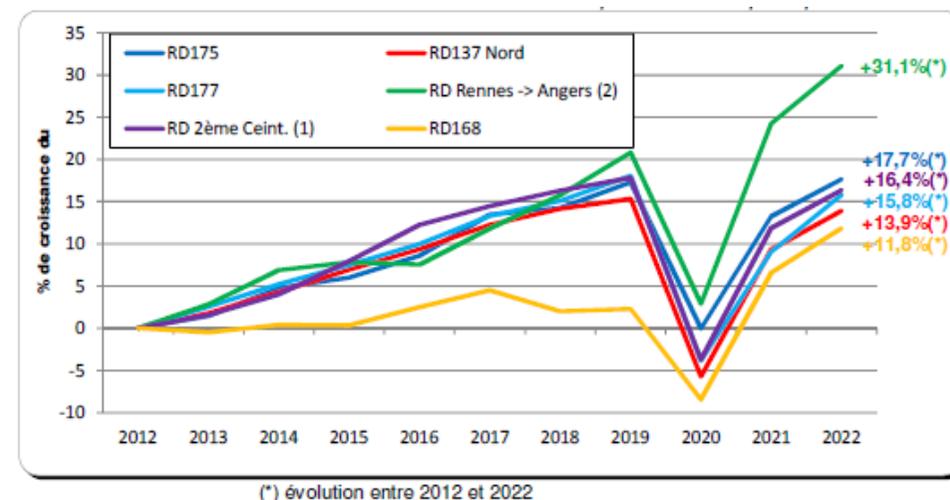


Figure 53 : Évolution des trafics routiers

Source : Département d'Ille-et-Vilaine

Des mobilités touristiques marquées par une hausse du trafic routier

Pendant la saison estivale, les trafics augmentent notamment le long de la RD 201 avec des pics de trafics entre juillet et août et en septembre, à Rothéneuf (+ 2,3 % entre 2019 et 2021) et Saint-Servan (+ 4,2 % entre 2019 et 2023).

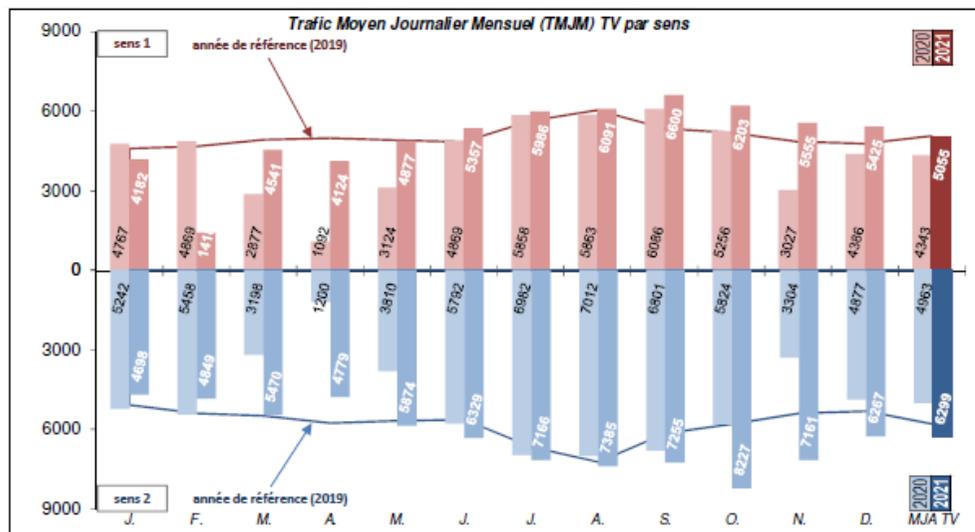
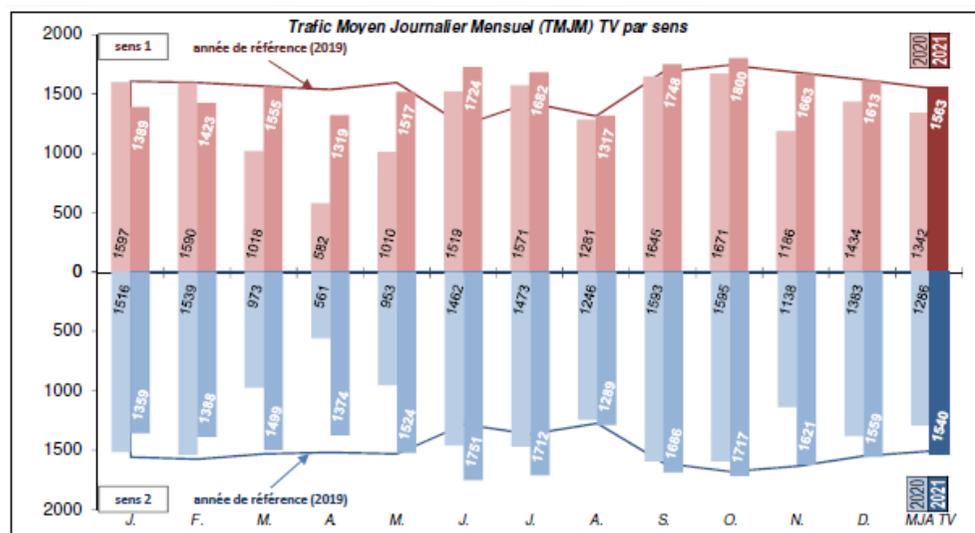
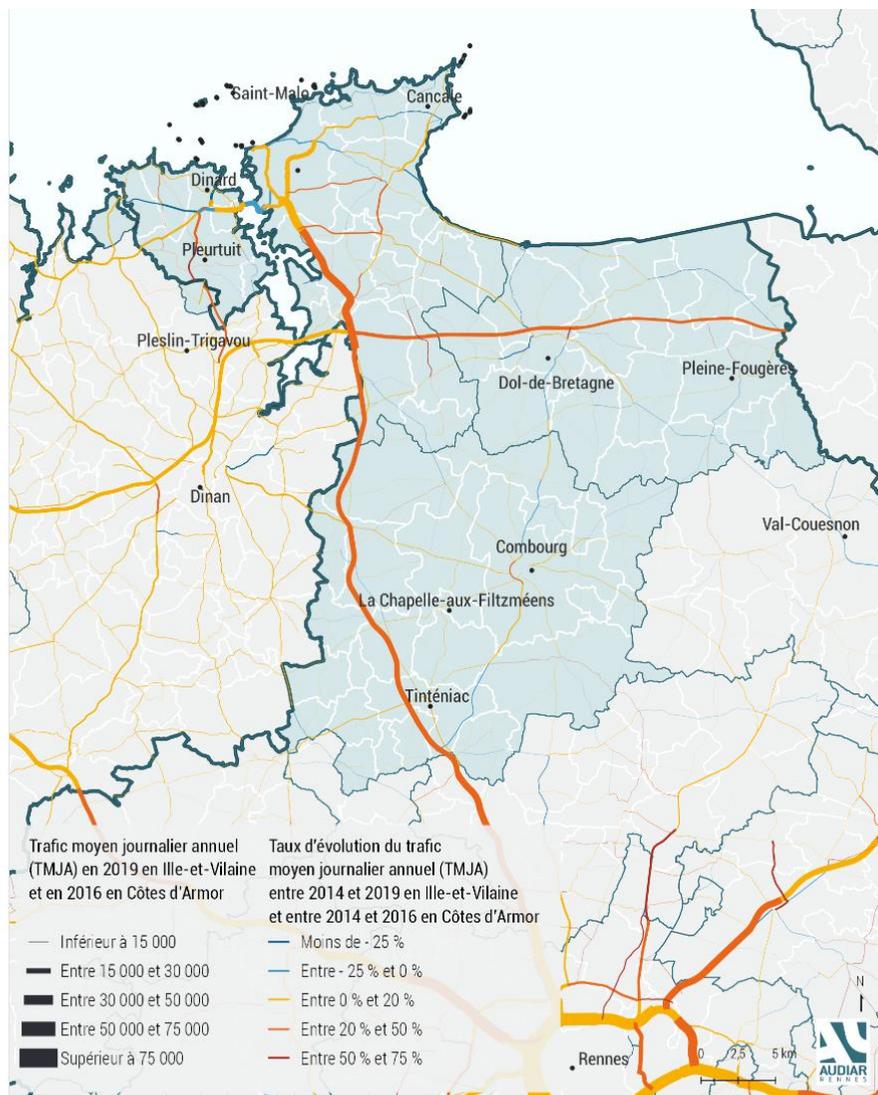


Figure 54 : Trafic moyen journalier mensuel TV par sens

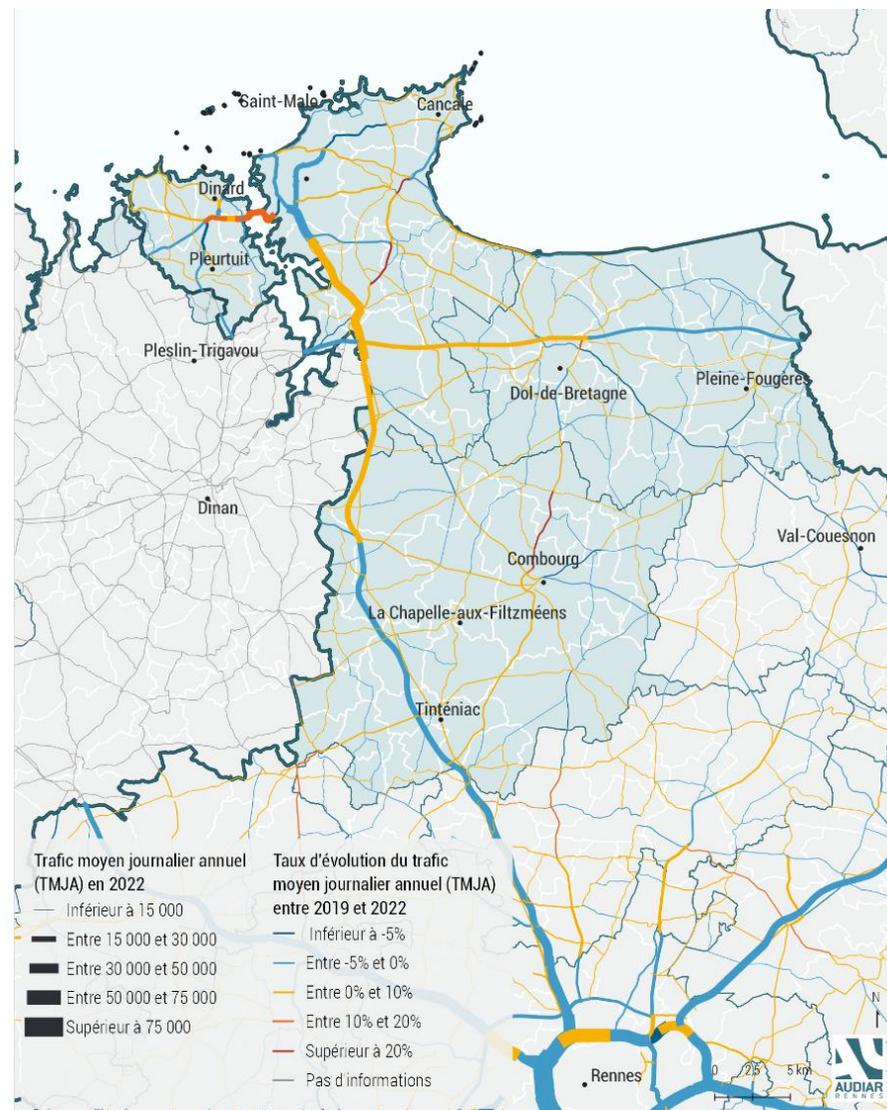
Source : Département d'Ille-et-Vilaine



Sources : Département d'Ille-et-Vilaine, Département des Côtes d'Armor Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Avril 2023

Illustration 25 : Trafics moyens journaliers réseau routier national et départemental en Ille-et-Vilaine en 2019 et évolution entre 2014 et 2019

Source : Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine



Sources : Département d'Ille-et-Vilaine, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Décembre 2023

Illustration 26 : Trafics moyens journaliers réseau routier national et départemental en Ille-et-Vilaine en 2022 et évolution entre 2019 et 2022

Source : Conseil Départemental d'Ille-et-Vilaine

Des transports en commun routiers peu attractifs mais en développement

Une offre interurbaine BreizhGo par la route limitée

Depuis 2017, la gestion des lignes de transport public interurbain BreizhGo et le transport scolaire (hors métropole ou agglomération) a été transférée à la Région. Celle-ci a également la charge de l'organisation du Ter Bretagne. À ce jour, sept lignes de transports desservent le Pays de Saint-Malo :

- La ligne 7 Dinard-Rennes (en 2020, 30 départs en moyenne par jour en semaine y compris les samedi et dimanche). Cette ligne enregistre en 2022 plus de 195 000 voyages par an, avec une augmentation de plus de 10 % de sa fréquentation par rapport à 2016.
- Ligne 8a : Saint-Malo-Rennes (en 2020, 26 départs en moyenne par jour en semaine). Cette ligne enregistre en 2022, plus de 198 000 voyages commerciaux par an, soit une progression de 13,6 % par rapport à 2016.
- Ligne 8b : Tinténiac-Saint-Malo (en 2020, 12 départs en moyenne par jour en semaine). Cette ligne enregistre en 2022, près de 77 000 voyages commerciaux par an ; qui garde une certaine stabilité depuis 2016.
- Ligne 11 : Rennes-Dingé (en 2020, 10 départs en moyenne par jour en semaine). Cette ligne enregistre en 2022, 188 500 voyages annuels, avec une fréquentation légèrement en baisse de 2,7 % depuis 2016.
- Ligne 16 : Saint-Briac-Saint-Malo (en 2020, 15 départs en moyenne par jour en semaine ne desservant pas l'ensemble des arrêts). Cette ligne enregistre en 2022 175 000 voyages commerciaux par an et une baisse de fréquentation la plus importante du secteur, soit une baisse 16,7 % par rapport à 2016.
- Ligne 17a : Dol-de-Bretagne-Pontorson (en 2020, 4 départs en moyenne par jour en semaine). Cette ligne a vu sa fréquentation augmenter de plus de 75 % entre 2016 et 2022 pour comptabiliser plus de 4 000 voyages annuels en 2022.

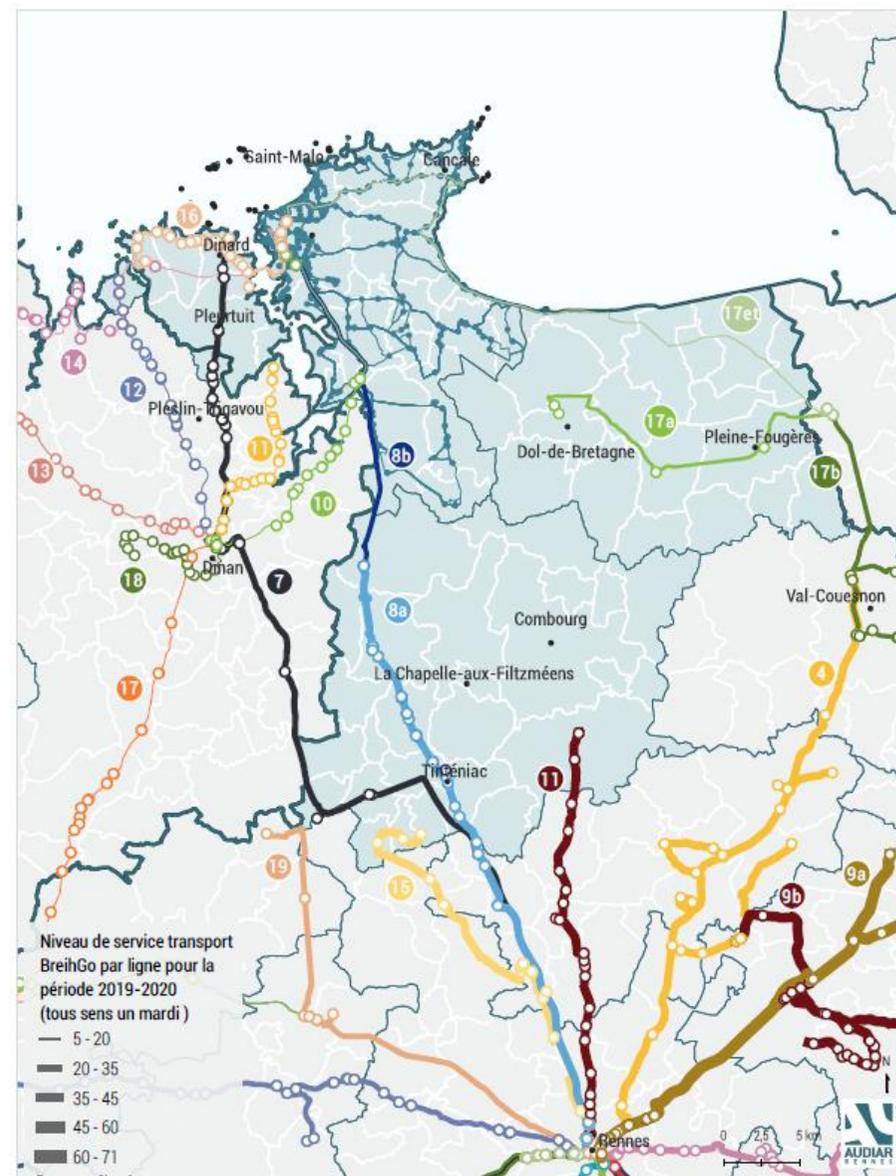


Illustration 27 : Réseau interurbain BreizhGo sur la période 2019-2020

Source : Région Bretagne

- Ligne 17 été : Saint-Malo – Pontorson (en 2020, 6 départs en moyenne par jour en semaine, 4 le samedi et 2 le dimanche). Sa fréquentation est en augmentation de 22 % depuis 2016 (avec près de 1 500 voyages en 2022).
- Ligne 17b : Pontorson – Fougères (en 2020, 20 départs en moyenne par jour en semaine). Sa fréquentation est en baisse de 8,3 % entre Pontorson et Fougères depuis 2016 (avec 77 000 voyages en 2022).

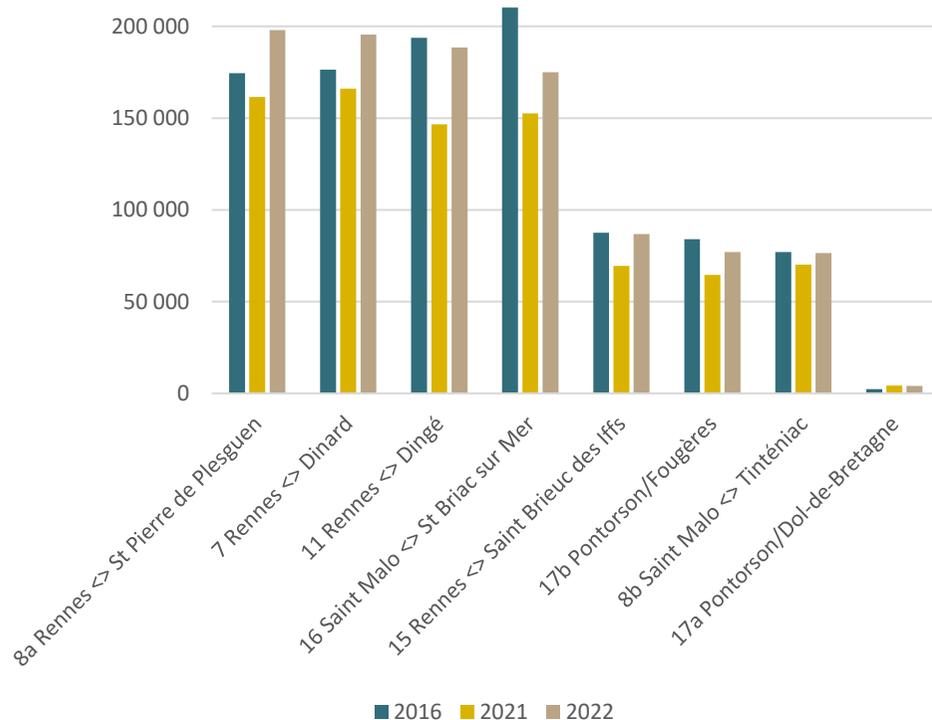


Figure 55 : Figure 1 : Évolution des lignes interurbaines Breizhgo en nombre de voyages
Source : Région Bretagne

Des transports communautaires plus adaptés aux besoins locaux, y compris en période estivale

Les transports urbains développés par les intercommunalités du Pays de Saint-Malo structurent le territoire en lien avec les lignes de transport interurbaines mises en place par la Région Bretagne, désormais chef de file en matière de compétence mobilité à l'échelle régionale. De plus, l'article 8 de la LOM⁹ a permis aux trois Communautés de communes du territoire de prendre la compétence mobilité et devenir ainsi Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). En tant qu'agglomération, Saint-Malo Agglomération est déjà AOM sur son ressort territorial (territoire).

Saint-Malo Agglomération est la seule intercommunalité disposant d'un réseau urbain structurant.

Depuis le 1^{er} septembre 2019, le contrat d'exploitation du réseau urbain MAT (Malo Agglomération Transports) a été renouvelé et confié à un nouvel exploitant¹⁰ pour une durée de cinq ans. Opérationnelle au 6 janvier 2020, la nouvelle offre de transports proposée a pour ambition de concurrencer au maximum la voiture, d'améliorer l'offre sur les pôles majeurs, d'adapter davantage l'offre aux attentes touristiques et de franchir le cap de la digitalisation. Ainsi, le réseau MAT a été restructuré et se compose actuellement de 15 lignes régulières de bus dont 8 lignes urbaines, 7 lignes périurbaines, complétées par des services scolaires pour desservir les établissements de Saint-Malo et de Cancale. Il dessert les 18 communes de l'agglomération malouine et a une fréquentation de 5 millions de voyageurs.

Sur le réseau urbain, le fonctionnement est le suivant :

- Les lignes 1, 2 et 3 circulent toutes les 15 minutes de 7h à 20h, toutes les 30 à 45 minutes de 5h30 à 7h, et toutes les 30 minutes à 1 heure après 20 heures jusqu'à 21h30 environ. Sur les troncs communs de lignes entre Intra-Muros <-> Gares (lignes 1 et 2), et Gares <-> Saint-Servan Mairie (lignes 1 et 3), les fréquences sont de 7/8 minutes seulement entre 7h et 19h30.

Des services de soirée fonctionnent jusqu'à 23h/23h30 du jeudi au samedi soir.

Le dimanche, ces lignes circulent toutes les heures.

⁹ Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019.

¹⁰ RATP DEV.

- Sur les lignes 4, 5 et 6, l'offre est d'un bus toutes les 30 minutes de 7h à 20h/20h30 du lundi au samedi.

La ligne 5 offre un maillage important dans Saint-Malo, mais dessert également les communes de Saint-Jouan-des-Guérets, Saint-Coulomb et Cancale.

Et pour les lignes 4 et 5, un bus toutes les 2 heures le dimanche.

- Les lignes 7 et 8 circulent du lundi au samedi uniquement, à raison d'un bus toutes les heures

Concernant le réseau périurbain :

- Les lignes 10, 11, 12, 13 et 14 desservent les communes périurbaines de Saint-Malo Agglomération de 7h à 20h du lundi au samedi.

Le dimanche, elles proposent 2 à 3 allers/retours sur la journée.

- La ligne 15, qui permet de relier la piscine Aquamalo au départ de Cancale, fonctionne le mercredi, samedi et dimanche avec un bus toutes les 1h30 à partir du midi, et 1 aller/retour supplémentaire le dimanche matin pour se rendre au marché de Cancale.
- La ligne 9 qui relie les plages de Saint-Malo à Cancale circule à raison d'un bus toutes les heures de 10h à 18h, les samedis, dimanches, jours fériés, ainsi que pendant les vacances scolaires de la Toussaint et de Pâques, et pendant le week-end de l'Ascension.

Pendant l'été :

- La ligne 15 circule 7 jours sur 7 pendant tout l'été, avec une fréquence de 1h30 de 10h à 19h.
- La ligne 9 est la ligne des plages de Saint-Malo à Cancale. Elle fonctionne 7 jours/7 avec un bus toutes 45 minutes de 10h à 23h.

Les autres intercommunalités ont développé dans une moindre mesure des lignes de transport en commun ou du transport à la demande afin de compléter l'offre existante.

La **CC Côte d'Émeraude** a mis en place *Tadycool*, un transport à la demande pour des trajets de proximité afin de compléter l'offre interurbaine régionale BreizhGo. Ce service ouvert à tous est déclenché sur réservation préalable. L'utilisateur est pris en charge au domicile et permet d'accéder aux services du quotidien (commerces, marchés, centres médicaux, mairies, espace France Services) et au réseau BreizhGo pour se déplacer vers

Saint-Malo, Dinan, Saint-Cast, Saint-Jacut, Rennes. Depuis fin janvier 2024, la réservation doit s'opérer deux jours avant la réalisation du trajet.

La ville de Dinard possède également un réseau urbain Dinard Bus. C'est une navette gratuite, en minibus, qui circule du mardi au samedi midi (13h), excepté les jours fériés, autour de 3 circuits et dessert 42 points d'arrêts dans Dinard et jusqu'à la zone commerciale de Cap Émeraude.

Sur la **CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel**, un système de transports local est proposé :

- Le service de transport collectif "Gallo'bus" permet de se rendre sur le marché de Pontorson le mercredi et celui de Dol-de-Bretagne le samedi. Le véhicule sillonne les 19 communes du territoire en fonction des demandes pour une arrivée sur le marché à 10h et un départ à 12h.

La **CC Bretagne Romantique** a mis en place depuis 2012, un service de transport en commun gratuit pendant l'été à destination de la ville de Combourg. Des navettes estivales circulent du 8 juillet au 30 août, le lundi, mardi, jeudi et vendredi en direction de Combourg pour desservir 4 points d'arrêts (Foyer Municipal (cinéma Chateaubriand, centre-ville), (centre-ville et commerces), la piscine et la gare. La réservation préalable est obligatoire.

Un réseau ferroviaire structurant pour le territoire

Au croisement de trois lignes ferroviaires

Le Pays de Saint-Malo est maillé par un réseau ferroviaire structuré autour d'un nœud à Dol-de-Bretagne où se croisent :

- La ligne Saint-Malo/Rennes : L'offre ferroviaire régionale Saint-Malo - Dol de Bretagne - Rennes est structurante pour le territoire mais très orientée vers Rennes.
- La ligne Dol/Dinan/Lamballe qui y rejoint la ligne Rennes/St. Briec/Brest est la seule offre transversale du « sud » du territoire qui présente une desserte dédiée essentiellement aux captifs.
- La ligne Dol/Caen via Pontorson/Lison/Bayeux propose une desserte très limitée qui ne permet pas des dessertes efficaces avec la Région Normandie.

Inscrite au contrat de plan État-Région 2015-2020, la modernisation de la ligne Dol de Bretagne - Dinan a été programmée sur 12 mois à compter du 14 décembre 2020. Les objectifs de cette opération visent à pérenniser l'infrastructure et notamment à relever la vitesse des trains jusqu'à 120 km/h pour 80 actuellement. Elle a été remise en service en mars 2021.

Depuis l'arrivée du 1er TGV en gare de Saint-Malo, en 2005, le trajet Saint-Malo-Paris s'effectue en moyenne en moins de 3 heures (2h18 pour le meilleur parcours), avec jusqu'à treize services TGV par jour pour une durée du voyage estimée entre 2h30 et 3h. Les conséquences pour le territoire du Pays de Saint-Malo devraient notamment se faire ressentir en matière de tourisme avec le développement des séjours « courte durée » et des modes de résidences associés. Une meilleure accessibilité du territoire devrait notamment accentuer la demande en résidences secondaires.

La gare de Pontorson localisée et gérée par la Région Normandie, limitrophe à l'est du territoire, bénéficie actuellement de deux allers-retours par jour vers Granville et deux allers-retours vers Rennes. L'exploitation de ces missions est assurée par la Normandie.

Le Mont-Saint-Michel bénéficie d'une desserte différenciée selon la période de l'année :

- Hors-saison : une offre Paris-Le Mont-Saint-Michel via Villedieu-les-Poêles
Un aller-retour quotidien jusqu'au 1er juin et à partir du 26 septembre
Train Paris / Villedieu-les-Poêles (ligne Paris-Granville) puis correspondance en car SNCF Villedieu - Le Mont-Saint-Michel (arrivée au parking situé à 2,5 km du pied du Mont-Saint-Michel, navette gratuite pour la fin parcours).
- En période estivale : « Le train du Mont-Saint-Michel »
Un aller-retour quotidien du 2 juin au 25 septembre
Train Paris/Pontorson via Folligny + navette Pontorson/Le Mont-Saint-Michel (arrivée au pied du Mont-Saint-Michel) ;

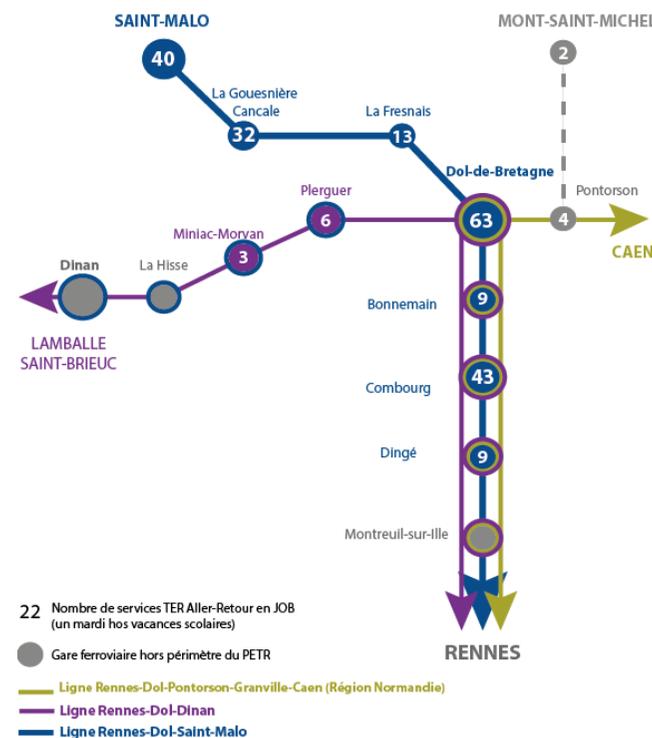


Illustration 28 : Nombre de services TER en JOB en 2023-2024

Source : Fiche horaires Région Bretagne – Réalisation Audiar

Une fréquentation TER en hausse

L'évolution des trafics de voyageurs TER met en avant l'importance de la liaison Saint-Malo/Rennes avec 547 000 voyages enregistrés en 2019, avec une augmentation constante de la fréquentation depuis 2014, notamment entre 2018 et 2019 (+ 4 %).

La liaison Rennes / Combourg reste également très fréquentée avec 178 000 voyages annuels en 2019, tout comme la liaison Dol-de-Bretagne-Rennes avec 175 000 voyageurs. Le nombre de voyages réalisés entre Dol-de-Bretagne et Saint-Malo continue de progresser de 10 % pour atteindre près de 130 000 voyages en 2019. La grève du printemps en 2018 a eu un impact très fort sur la fréquentation du TER et son évolution.

Origines - Destinations	2014	2018	2019	Évolution 2018-2019
Rennes - Saint-Malo	346 681	527 900	547 400	4%
Rennes - Combourg	-	174 100	178 200	2%
Rennes - Dol-de-Bretagne	127 037	168 400	175 100	4%
Dol-de-Bretagne - Saint-Malo		117 600	129 400	10%
Combourg - St Malo	-	40 400	45 400	12%
Pontchaillou - Saint-Malo	-	28 400	30 400	7%
Rennes - La Gouesnière		23 800	28 500	20%
Dol-de-Bretagne - Dinan	17 143	21 400	23 000	7%

Tableau 36 : Nombre de voyageurs TER - Principales Origines - destinations réalisées en TER entre 2014 et 2019

Source : Région Bretagne

Les gares de Saint-Malo, Dol-de-Bretagne et Combourg restent les gares les plus fréquentées du territoire, et affichent respectivement des évolutions de trafic passagers entre 2019 et 2022 de + 39 % pour Saint-Malo, 18 % pour Dol-de-Bretagne et 28 % pour Combourg. Avec 32 services par jour ouvrable de base en 2023, la gare de la Gouesnière-Cancale a vu sa fréquentation presque doubler entre 2019 et 2022 pour atteindre plus de 70 000 voyages annuels en 2022.

Gares	2019	2020	2021	2022	Évolution 2019-2022
St-Malo	848 100	612 000	850 000	1 180 000	39%
Dol-de-Bretagne	403 800	285 000	376 000	475 000	18%
Combourg	294 900	220 000	286 000	376 000	28%
La Gouesnière Cancale	48 900	34 300	49 300	70 800	45%
La Fresnais	16 000	9 950	13 000	18 000	13%
Dingé	11 400	8 000	10 800	12 350	8%
Bonnemain	4 600	3 270	3 450	5 400	17%
Plerguer	600	120	500	1 700	183%
Miniac	400	20	270	1 100	175%

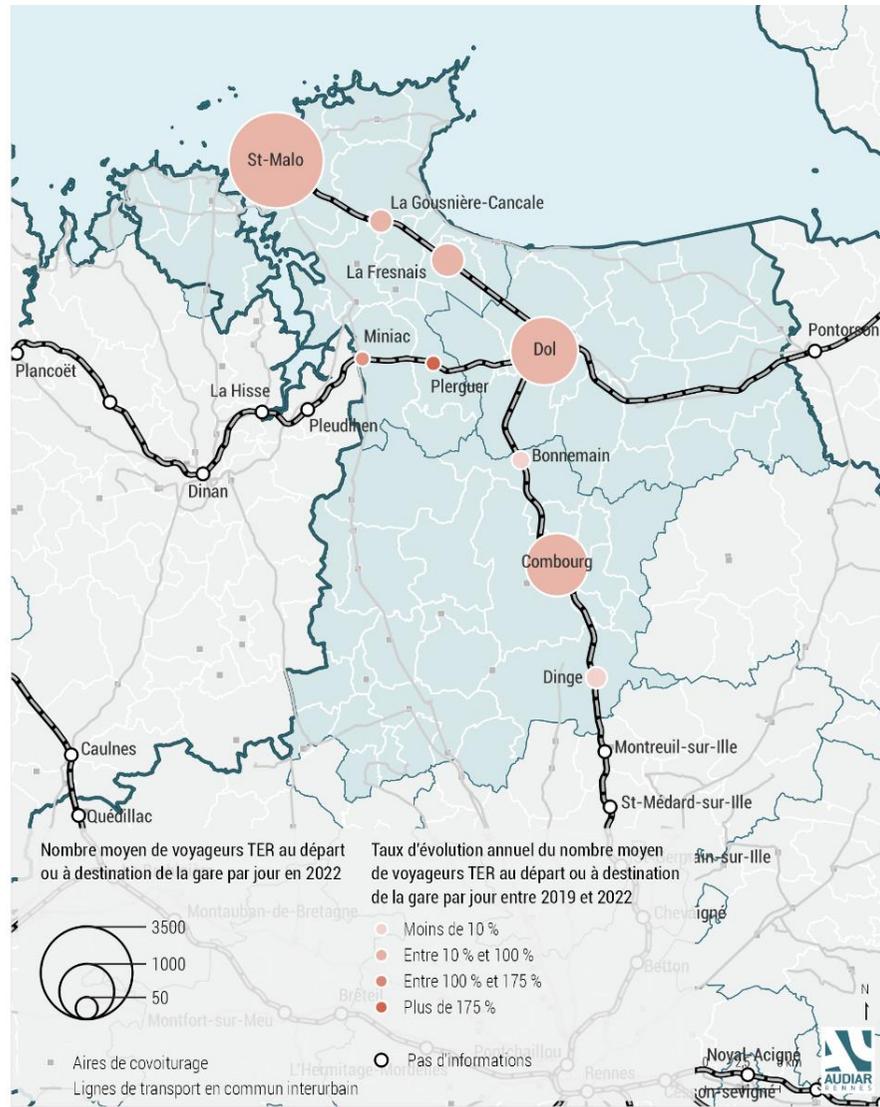
Tableau 37 : Nombre de voyages TER au départ à destination des gares du Pays de Saint-Malo entre 2019 et 2022

Source : Région Bretagne

Plusieurs facteurs peuvent expliquer à cette augmentation croissante de la fréquentation des gares TER :

- la modernisation du réseau et matériel roulant a permis de développer l'offre;
- la refonte de l'offre de transport TGV, TER et les lignes routières régionales depuis la concrétisation du projet Bretagne Grande Vitesse (BGV) a permis de mieux coordonner et déployer davantage d'offres;
- le déploiement d'une tarification attractive pour tous, permet d'attirer de nouveaux usagers;
- le développement de services complémentaires à l'offre ferroviaire (abris vélos, accès vélos dans les trains, etc.).

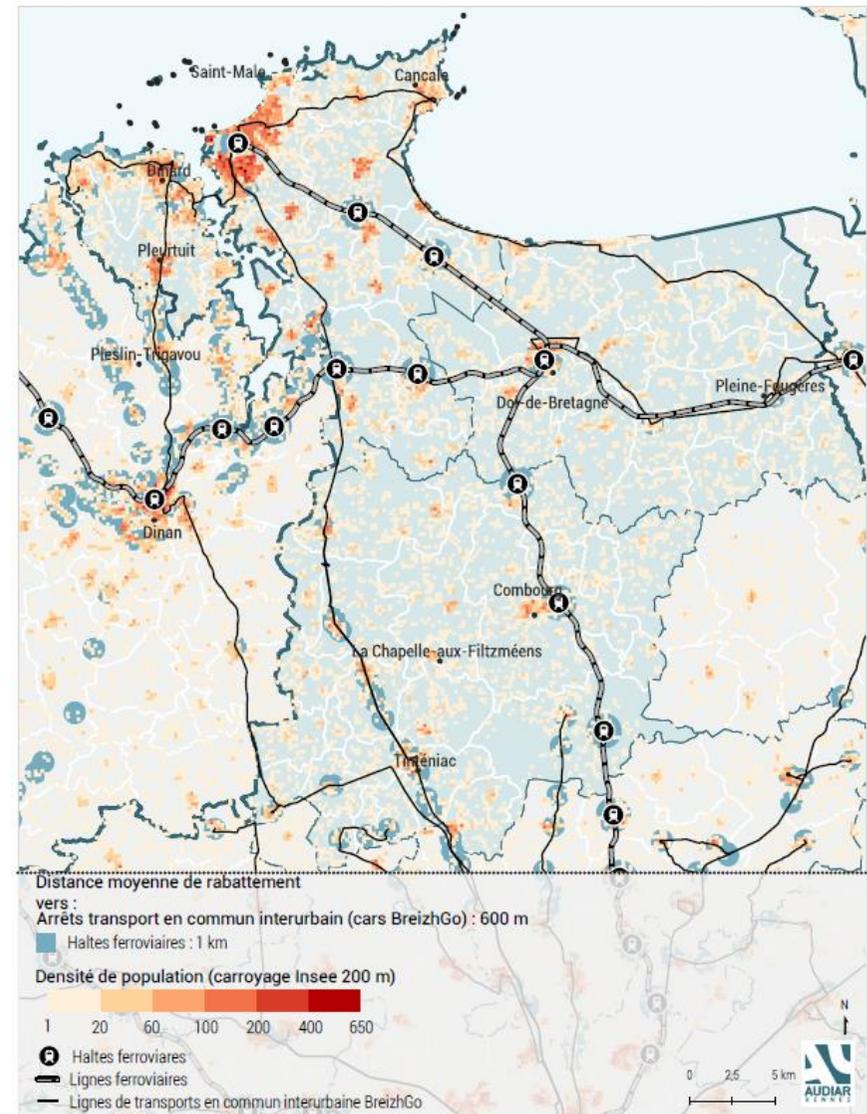
À l'échelle régionale, l'ambition de la Bretagne est de doubler la fréquentation ferroviaire d'ici 2040 pour répondre aux enjeux de décarbonation des déplacements quotidiens et occasionnels. Cette ambition repose sur le développement de l'offre TER, l'amélioration des fréquences, la création de nouvelles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



Sources : Voyages TER BreizhGo - Pays de Saint-Malo en 2020-2022 - Région Bretagne, Admin Express - Mars 2023 - IGN
 Réalisation : Audiar - Juin 2023

Illustration 29 : Desserte et fréquentation des gares ferroviaires et de son évolution entre 2019 et 2022

Source : Région Bretagne



Sources : Données carroyées - Filosofi 2017 - Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
 Réalisation : Audiar - Avril 2023

Illustration 30 : Aire d'attractivité des Transports Collectifs et densité de population

Source : Données carroyées Insee 2017

Une attractivité des réseaux de transport collectif très contrastée

La desserte du territoire en transports collectifs reste très contrastée avec moins de 30 % de la population du Pays de Saint-Malo qui est située à moins de 600 mètres d'un arrêt de transport interurbain (17 % de la population) et un kilomètre d'une gare ferroviaire (10 % de la population). À noter qu'elle ne prend pas en compte la desserte de la population malouine desservie par le réseau urbain MAT.

Dès lors que l'on s'éloigne des branches ferroviaires, les alternatives possibles à l'autosolisme restent limitées dans un territoire à dominante rurale.

Une intermodalité à renforcer

L'amélioration de la desserte en transports collectifs du territoire (offre ferroviaire et interurbaine routière Breizhgo) engage la nécessité de mieux articuler les offres de mobilité en renforçant l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

Dans le cadre de l'étude pour la « Construction d'une demande collective de Mobilité en direction de la Région Bretagne » pilotée par le PETR du Pays de Saint-Malo réalisée en 2022, un des objectifs stratégiques est de « Renforcer les pôles multimodaux structurants aux endroits stratégiques » avec comme propositions d'actions :

- Faire évoluer les lignes routières interurbaines Breizhgo
- Développer l'offre ferroviaire pour repenser la logique actuelle de rabattement vers Rennes
- Accroître le rôle de pôle d'échange de la gare de Dol et sa desserte ferroviaire
- Rouvrir la halte ferroviaire de Pleine Fougères et l'intégrer à l'organisation générale de la desserte
- L'amélioration de l'usage des offres locales (notamment avec le réseau urbain de SMA MAT ou l'offre scolaire)
- Un pass' mobilité unique proposant une tarification unifiée
- Le transport des vélos dans les bus.



Illustration 31 : La qualité de l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges

Source : Construction d'une demande collective de Mobilité en direction de la Région Bretagne – PETR du Pays de Saint-Malo - 2022

Une pratique de covoiturage peu développée malgré une offre en développement

Des aires de covoiturage en développement

Le Pays de Saint-Malo compte vingt aires de covoiturage officielles et partenariales en 2022 réparties le long des grands axes routiers (RD 137, RN 176) et à proximité des gares ou centres-bourgs :

Les aires sont référencées sur chaque site internet des intercommunalités du territoire. De plus, des outils favorisant la pratique de covoiturage ont été déployés pour faciliter la mise en relation et la communication.

À noter qu’au-delà des aires de covoiturage spécifiquement dédiées, le covoiturage se pratique également de manière indépendante de ces aires, notamment dans les principales villes et aux abords des gares. En outre, des sites alternatifs peuvent être utilisés comme aires de covoiturage informelles, notamment au niveau des principaux carrefours routiers ou des gares (en dépose-minute par exemple).

	Aires de covoiturage officielles (2022)
Saint-Malo Agglomération	9
CC Bretagne Romantique	5
CC Côte d'Émeraude	3
CC Pays de Dol Baie du Mont Saint Michel	3
C. du pays de Saint-Malo	20

Tableau 38 : Tableau 1 : Nombre d’aires de covoiturage existantes en 2023

Source : Sites internet des intercommunalités

En 2019, le Comité de Pays de Saint-Malo a acté par délibération la réalisation d’un schéma des espaces dédié au covoiturage à horizon 2030. Ce schéma prévoit un maillage du territoire d’environ cent espaces dédiés au covoiturage, dont une vingtaine de niveaux « principal » et « secondaire ». La répartition par intercommunalité définie est la suivante :

4 types d’aires ont été identifiées :

- Principale : covoiturage longue distance / Pays et au-delà (5)
- Secondaire : moyenne distance / Bassin de vie intercommunal (15)
- De proximité : covoiturage moyenne distance / communes limitrophes (15)
- Ultra locale : covoiturage de petite distance / centre-bourgs (66)

Aires de covoiturage projetées à horizon 2030	Aires principales	Aires secondaires	Aires de proximité	Zones dédiées au covoiturage ultra-local	Total
Saint-Malo Agglomération	1	6	5	13	25
CC Bretagne Romantique	2	4	3	29	38
CC Côte d'Émeraude	1	1	3	9	14
CC Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel	1	4	4	15	24
C. du pays de Saint-Malo	5	15	15	66	101

Tableau 39 : Tableau 1 : Nombre d’aires de covoiturage projetées

Source : Schéma espaces dédiés au covoiturage PSM - 2019

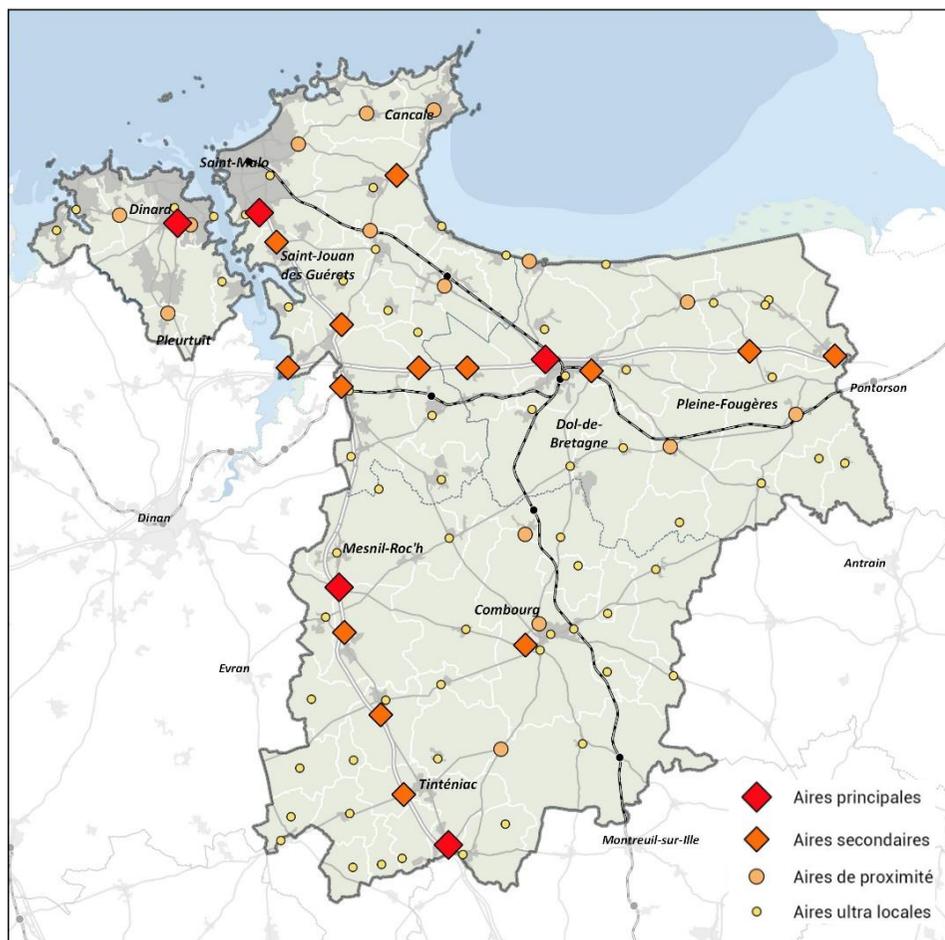


Illustration 32 : Localisation des espaces dédiés au covoiturage à horizon 2030

Source : Schéma espaces dédiés au covoiturage PSM – 2019, réalisation Audiar

Une desserte aérienne privée

L'aéroport de Pleurtuit-Dinard compte 3 pistes (une piste principale revêtue, de 2 100 m de long, une piste secondaire revêtue, de 1 435 m de long et une piste gazonnée, de 200 m de long), avec une aérogare de 1 400 m² qui a pu accueillir par le passé jusqu'à 250 000 passagers par an et un parking avions disposant de 14 emplacements.

La Région, propriétaire de ces plateformes aéroportuaires, en a confié la gestion mutualisée la SEARD – cofinancée par la société Vinci et la chambre de commerce et d'industrie d'Ille-et-Vilaine – à qui la concession a été attribuée jusqu'en 2024. Cette concession est prolongée jusqu'à un prochain appel d'offres.

L'aéroport a connu une fréquentation d'environ 110 000 passagers entre 2014 et 2018 et voit sa fréquentation chuter à compter de 2019 pour comptabiliser moins de 1 000 passagers en 2021.

La compagnie Ryanair a exercé jusqu'à 3 lignes en direct de Dinard vers la Grande-Bretagne. En raison du Covid, elle décide d'arrêter la dernière ligne commerciale en avril 2021.

En 2022, la société française L'Odyssey, spécialisée dans les vols régionaux à vocation loisirs et affaires, opère la liaison Genève- Dinard une fois par semaine.

En tant que propriétaire et autorité concédante, la Région Bretagne, a engagé l'élaboration de sa stratégie aéroportuaire régionale, avec l'objectif d'une adoption définitive en 2024, pour une mise en œuvre qui doit s'échelonner jusqu'en 2040.

À l'horizon 2040, l'ambition du Conseil régional de Bretagne est de créer les conditions d'un développement pérenne du pôle aéro-industriel de Dinard-Pleurtuit, notamment dans son domaine d'excellence, la maintenance aéronautique (MRO), représenté aujourd'hui par les entreprises Sabena Technics et Safran LS. Il n'est pas prévu de rouvrir des lignes commerciales et l'aérogare doit changer de destination au service des activités tertiaires ou de formation pouvant être accueillies sur le site. La Région souhaite également 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.

Des liaisons douces essentiellement à vocation de loisirs

De nombreuses liaisons douces d'intérêt touristique

Dans le schéma national des véloroutes et voies vertes, deux itinéraires concernent le Pays de Saint-Malo :

- La Vélomaritime, de Saint-Malo au Mont-Saint-Michel passe par Cancale (véloroute européenne EV4)
- La Véloroute 42 reliant Arzal à Saint-Malo dénommé « Liaison Manche Océan », longe la Vilaine, puis le canal d'Ille et Rance.

En complément des itinéraires d'intérêt national, Destination Saint-Malo Baie du Mont-Saint-Michel propose 22 circuits « Les Vélo Promenades » référencés et/ou thématiques, empruntant à la fois chemins de halage, petites routes de campagne et voies vertes :

Enfin, d'autres circuits locaux permettent la pratique de liaisons douces :

- Les chemins de randonnée et de VTT, dont le sentier du littoral, dans un but de pratique sportive ou semi-sportive ;
- Les pistes cyclables qui permettent localement, sur de courtes distances, un mode de déplacement alternatif à la voiture particulière. Ces aménagements sont développés par chaque intercommunalité du territoire dans le cadre de leur compétence mobilité.

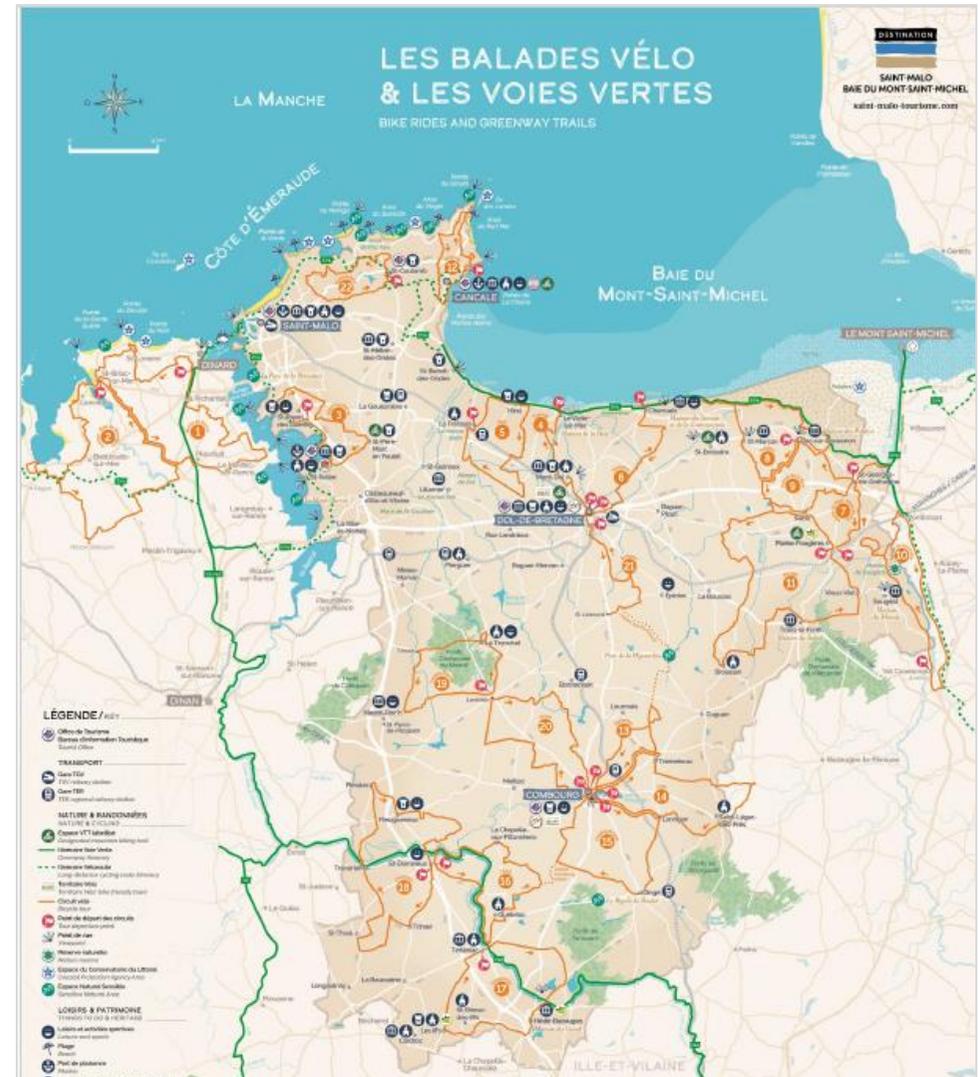


Illustration 33 : État des lieux des itinéraires cyclables d'intérêt de loisirs et touristiques
Source : Région Bretagne

N° et nom du circuit	Km	Durée	Difficulté	Point de départ
1 Bords de Rance	38	3h30	■	Dinard
2 Frémur - Baie de Beussais	36	3h30	■	Saint-Briac
3 Moulins à marée	18	2h30	■	Saint-Jouan-des-Guéréts
4 Guyoult	9	1h	■	Dol-de-Bretagne - Le Vivier-sur-Mer
5 Blez	20	2h	■	La Fresnais
6 Pêcheurs	13	1h30	■	Dol-de-Bretagne - Cherrueix
7 Route du Mont Saint-Michel	16	1h15	■	Pleine-Fougères
8 Polders	23	2h	■	Roz-sur-Couesnon
9 Balcon de la Baie	17	1h30	■	Saint-Georges-de-Gréhalgne
10 Marais du Couesnon	24	2h	■	Val-Couesnon
11 Bocage	36	3h	■	Pleine-Fougères

N° et nom du circuit	Km	Durée	Difficulté	Point de départ
12 Cancale	16	2h30	■	Cancale
13 Éoliennes	16	2h	■	Combourg
14 Croix	28	2h30	■	Combourg
15 Chateaubriand	23	2h30	■	Combourg
16 Canal	25	2h30	■	Saint-Domineuc
17 Duguesclin	18	2h	■	Tinténiac
18 Châteaux	31	2h30	■	Saint-Domineuc
19 Vieilles Pierres	18	2h	■	Mesnil Roc'h
20 Granit	25	2h30	■	Combourg
21 Évêques	9	0h45	■	Dol-de-Bretagne
22 Malouinières	15	1h30	■	Saint-Coulomb

Illustration 34 : Les 22 Vélo Promenade

Source : Destination Saint-Malo Baie du Mont-Saint-Michel

Les grandes liaisons douces du territoire

À l'échelle locale, dans le cadre de leur compétence mobilité les intercommunalités du territoire développent des aménagements cyclables qui s'inscrivent dans des schémas de déplacements doux communautaires :

- **La CC Bretagne Romantique** a lancé depuis septembre 2022 la réalisation de son Plan de Mobilité Simplifié (PMS) dans lequel est intégré le Schéma des Déplacements Doux lancé en 2020. Ce dernier a pour objectifs d'aménager un territoire cyclable, développer les services de l'écosystème vélo et construire et diffuser une culture vélo.

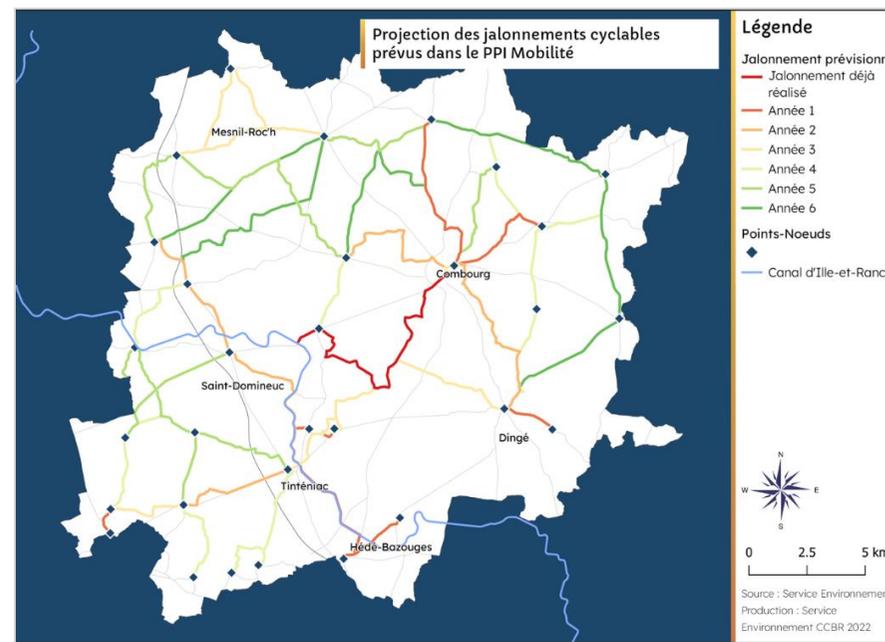


Illustration 35 : Schéma des Déplacements Doux

Source : Bretagne Romantique

Pour accompagner les habitants de la CC Bretagne Romantique dans la modification de leurs habitudes de déplacement, l'intercommunalité alloue une prime de 100 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), accompagnée d'une prime de l'État de 300 € maximum.

- La CC Côte d'Émeraude a adopté en 2014 son schéma cyclable. L'intercommunalité a pour ambition de démocratiser l'usage du vélo en garantissant la sécurité et le confort des cyclistes sur les trajets du quotidien. L'objectif est aussi de créer un itinéraire littoral à vocation touristique.

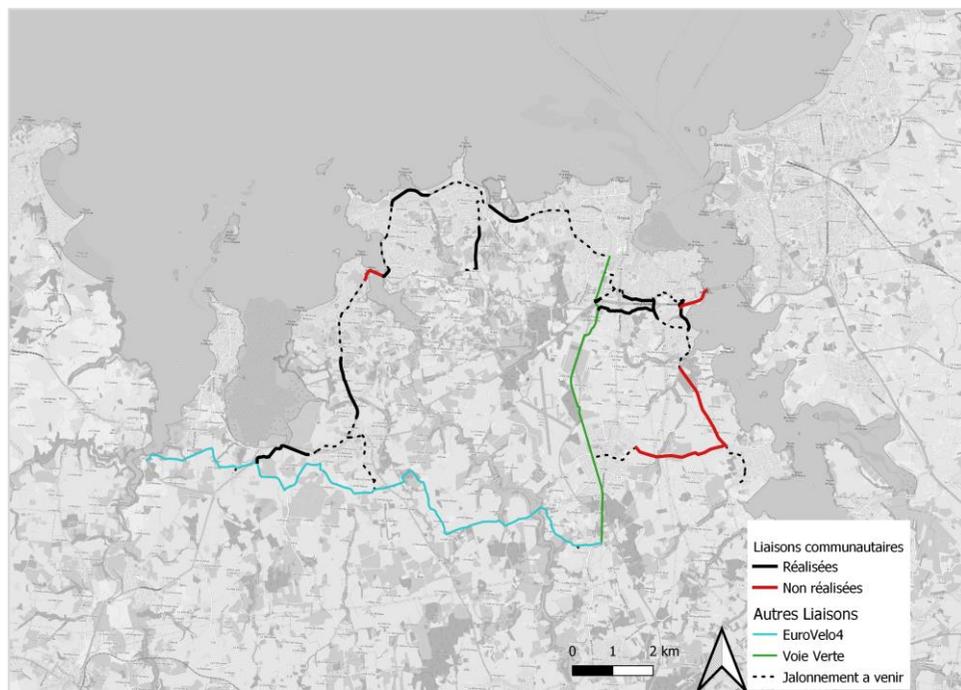


Illustration 36 : Schéma cyclable communautaire

Source : CC Côte d'Émeraude

- La CC du Pays de Dol-Baie du Mont-Saint-Michel a adopté son Schéma Directeur Cyclable en septembre 2023, dont l'objectif est de relier les communes entre elles, sécuriser la pratique du vélo et favoriser son usage (stationnement, intermodalité, balisage...). Ainsi, trois axes guident le plan d'actions défini dans ce schéma : Aménager un réseau cyclable intercommunal sécurisé, développer l'écosystème vélo, promouvoir le vélo et assurer le suivi du Schéma.

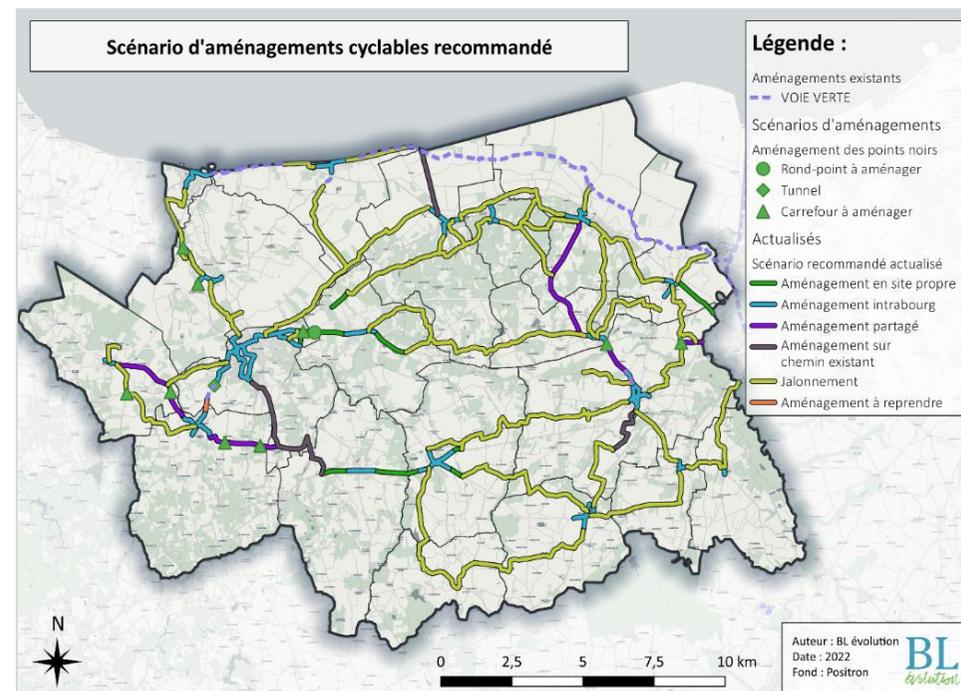


Illustration 37 : Schéma Directeur cyclable

Source : CC Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel

- Saint-Malo Agglomération** a adopté son Schéma Directeur Cyclable en février 2023 à horizon 2030, dont l'objectif est de viser un report modal sur des modes alternatifs à la voiture en améliorant en priorité les déplacements du quotidien (domicile-travail et études) et de loisirs. Le réseau cyclable défini repose sur un réseau « supra-communautaire » correspondant aux itinéraires cyclables à haut niveau de service inscrits dans le plan départemental « mobilité 2025 » et d'un réseau communautaire permettant d'assurer un report modal sur le vélo pour les usages quotidiens et touristiques.



Illustration 38 : Schéma Directeur cyclable
 Source : Saint-Malo Agglomération

Des Itinéraires de Promenade et Randonnée développés sur l'ensemble du territoire

Une quarantaine de circuits pédestres sont proposés par la Destination touristique Saint-Malo Baie du Mont-Saint-Michel dont certains sont inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et Randonnée (PDIPR). Les plus emblématiques et structurants traversent le territoire du Pays :

- Le GR 34 – Sentier des Douaniers** : il longe les plages de la Côte d'Émeraude, l'estuaire de la Rance, la baie du Mont-Saint-Michel et les marais de Dol.
- Le GR®39 – Du Mont-Saint-Michel à Guérande** : il traverse l'Ille-et-Vilaine du nord au sud, depuis le Mont Saint-Michel jusqu'à Redon avant de gagner la Loire-Atlantique.
- Le GR® de Pays – Tour du pays Malouin** : Ce circuit long de 89 km vous fera découvrir à la fois la côte d'Émeraude et le pays de Saint-Malo.

La CC du Pays de Dol – Baie du Mont-Saint-Michel a édité un randoguide en mai 2022 recensant 23 circuits, tous inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée Pédestre, dont certains sont labellisés par la Fédération Française de Randonnée.

La CC Bretagne Romantique propose également 47 circuits balisés pour près de 500 km de sentiers balisés, parmi lesquels 7 sont labellisés par la Fédération Française de Randonnée.

Cette part modale de la voiture atteint près de 80 % d'usage de la voiture dans les trajets liés au travail, avec une pratique autosoliste confirmée par un taux d'occupation des voitures en moyenne de 102 passagers pour 100 voitures pour ces déplacements contraints.

Globalement, la répartition des modes de transports est relativement similaire entre les différentes intercommunalités du territoire.

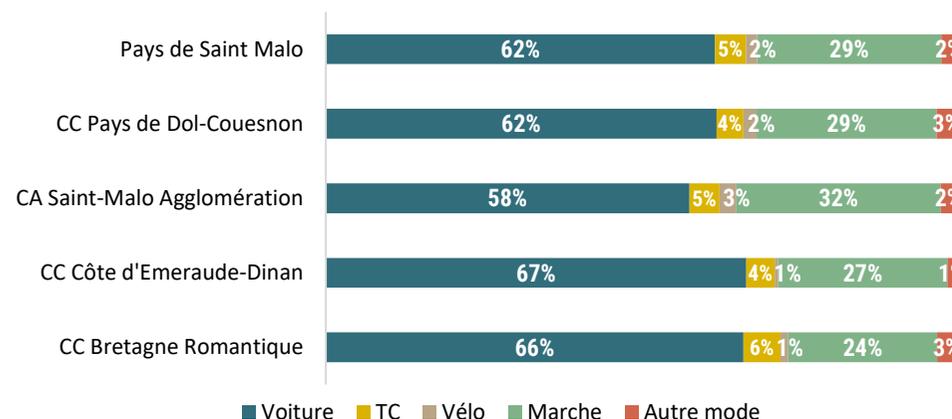


Figure 57 : Parts modales des habitants des intercommunalités du Pays de Saint-Malo
Source : EMD 2018

La part d'usage des transports en commun oscille autour de 5 % qui peut s'expliquer par une offre très contrastée de desserte en transport collectif. On peut relever un moindre usage de la voiture chez les habitants de Saint-Malo Agglomération du fait de la présence d'un réseau urbain MAT.

Le poids de la pratique est non négligeable puisque près de 3 déplacements sur 10 sont réalisés à pied, et ce, quel que soit le lieu de résidence.

Même si on constate une légère baisse du nombre de personnes par voiture (100 voitures transportaient 126 personnes en 2018 ; 124,5 en 2023), le taux de remplissage des voitures pour aller au travail augmente avec 106 personnes transportées pour 100 voitures en 2023, soit une personne de plus par rapport à 2018.

A contrario, pour les trajets Domicile-Travail, en 2023, 100 voitures transportent une personne de plus qu'en 2018 (106 personnes pour 100 voitures en 2023). C'est le seul Pays avec celui de Vitré où est relevée une hausse du partage de la voiture.

Une forte motorisation des ménages

Les habitants du Pays de Saint-Malo sont largement motorisés avec 133 véhicules à disposition pour 100 ménages en 2018, avec une légère hausse en 2023 avec 135 véhicules à disposition pour 100 ménages. Cette motorisation des ménages est plus marquée chez les habitants de la CC Bretagne Romantique (167 véhicules pour 100 ménages) et de la CC Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel (143 véhicules pour 100 ménages). Près de 40 % des ménages du territoire disposent de deux véhicules et plus à disposition.

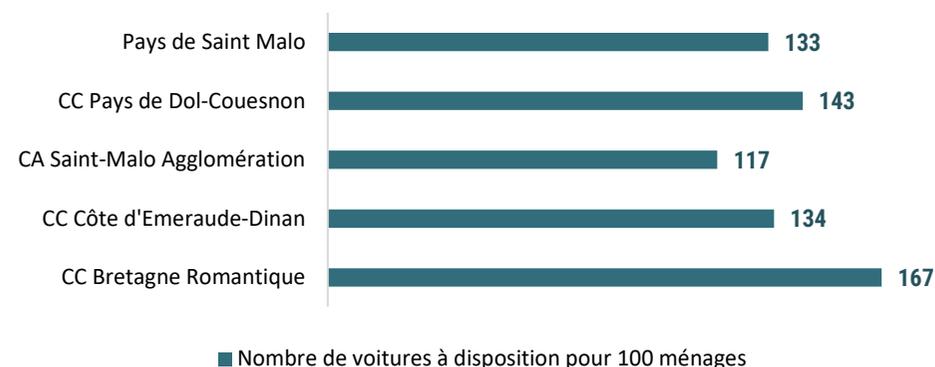


Figure 58 : Motorisation des ménages des intercommunalités du Pays de Saint-Malo
Source : EMD 2018

Cette dépendance interroge dans le sens où elle peut être subie. Les transports constituent le principal poste de dépense des ménages.

18 % du budget des ménages en 2017 dont 81 % générés par les transports individuels (voiture), environ 7 000 €/an.



Figure 59 : Nombre de véhicules des ménages des habitants du Pays de Saint-Malo
Source : EMD 2018

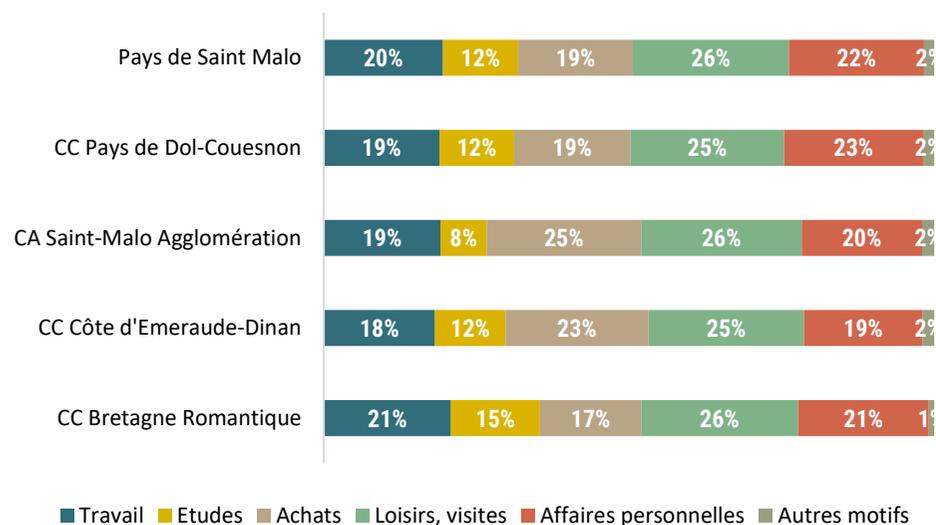


Figure 60 : Répartition des déplacements par motif selon le lieu de résidence
Source : EMD 2018

Différents motifs de déplacements sont relevés avec 30 % de déplacements contraints, 20 % pour les achats et 25 % pour les loisirs ou visites, et qui répondent à des besoins de déplacements différenciés. La prédominance des déplacements réalisés en voiture peut s'expliquer notamment par un schéma d'activités quotidien à la fois contraint et complexe.

Le Pays de Saint-Malo : un réel bassin de mobilité

Avec près de 800 000 déplacements journaliers, les habitants du Pays de Saint-Malo représentent environ 20 % des déplacements réalisés sur l'aire d'enquête de l'EMD 2018 (Ille-et-Vilaine). Un habitant du territoire réalise en moyenne 4 déplacements / jour tous motifs confondus et il parcourt en moyenne 27 km par jour pour une durée d'environ 50 min quel que soit le lieu de résidence (19 km pour le motif travail).

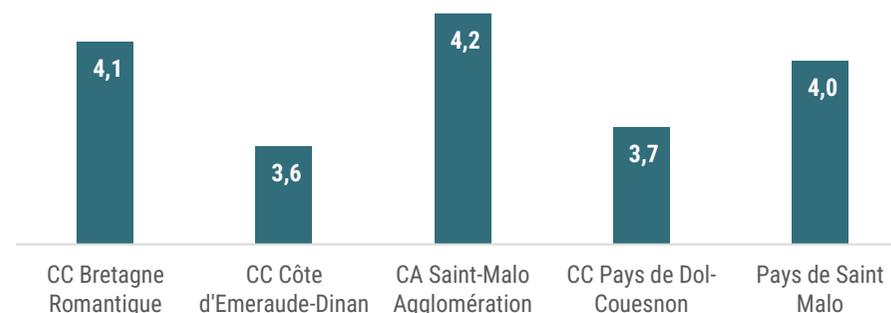


Figure 61 : Mobilité quotidienne par jour par habitant
Source : EMD 2018

90 % des déplacements sont réalisés au sein du Pays quel que soit le motif de déplacement. Plus de la moitié sont à destination de Saint-Malo Agglomération et seulement 3 % des déplacements réalisés en échanges avec Rennes Métropole.

QUI SE DÉPLACE ?



Figure 62 : Part des déplacements selon les CSP des habitants du Pays de Saint-Malo
Source : EMD 2018

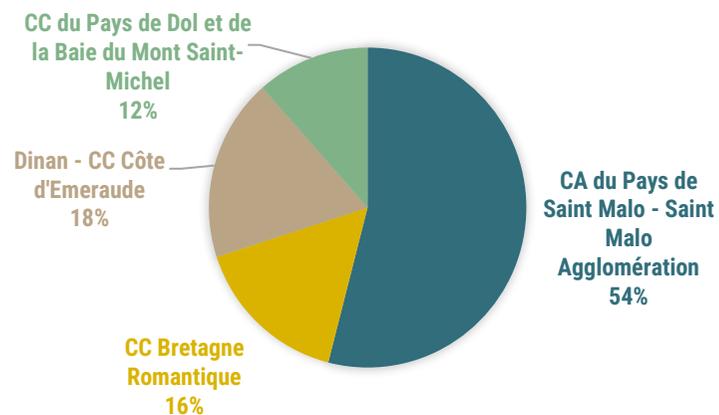


Figure 63 : Part des déplacements réalisés au sein du Pays de Saint-Malo

Source : EMD 2018

Une mobilité quotidienne contrastée

La mobilité quotidienne est différente selon les catégories socio-professionnelles avec des actifs davantage mobiles (4,8 par jour/habitant) et qui utilisent davantage la voiture dans huit déplacements sur dix. A contrario, les personnes sans emploi se déplacent le moins avec 3,4 déplacements par jour en 2018.

L'enquête mobilité Fréquence + a révélé une baisse notable de la mobilité quotidienne quel que soit le lieu de résidence, soit 0,5 déplacement en moins par jour par habitant résidant du territoire breillien, et 0,3 en moins pour un territoire résidant du territoire du Pays de Saint-Malo. Soit 3 % de déplacements en moins alors que la population augmente de plus de 4 %. C'est la plus petite baisse de flux de tous les Pays enquêtés.

Les personnes en activité sont celles dont le nombre de déplacements par jour baisse le plus (-0,61 déplacement par jour) à la différence des autres pays où ce sont les personnes sans emploi. Les personnes peu mobiles (un ou deux déplacements par jour) augmentent mais de manière plus modérée sur les autres Pays (26 % en 2018, 30 % en 2023).

« *Aucun transport* » signifie que les actifs occupés travaillent depuis leur domicile (artisans, agriculteurs et/ou télétravail). Ce sont dans les territoires les plus ruraux que ces actifs sont les plus importants. Onze communes ont des taux supérieurs à 10% : Saint-Marcen (16%), Vieux-Viel (16 %), Roz-Couesnon (15 %), Mont-Dol (13 %), Saint-Georges

de Gréhaigne (13 %), Longaulnay (13 %), Broualan (12 %), Cuguen (12 %), Combourg (11 %), Hédé-Bazouges (10 %) et Saint-Brieuc-des-Iffs (10 %).

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail est très prégnante au sein du territoire avec des taux supérieurs à 70% pour l'ensemble des communes à l'exception de Dinard (69 %). Certaines communes se démarquent avec des taux supérieurs à 90 % : Saint-Léger-des-Près (100%), Trimer (96%), La Gouesnière (95 %), Tressé (95 %), La Ville-es-Nonais (93 %), Lillemer (92 %), Trévérien (92 %), Hirel (91%), Le Minihic-sur-Rance (91 %), Saint-Thual (91%), Sougéal (90 %) et La-Chapelle-aux-Filtméens (90 %).

Des transports en commun peu utilisés

L'utilisation des transports en commun lors des déplacements domicile-travail au sein du Pays (5 %) est plus faible qu'en Ille-et-Vilaine (10 %) mais plus importante que dans les Côtes-d'Armor (2 %).

Il est important de rappeler que l'usage des transports en commun diffère fortement en fonction du lieu où l'on travaille et de l'existence d'un réseau de transport rapide et confortable, ce qui influence largement les pratiques des actifs.

La proportion des transports en commun dans la commune de Combourg (10 %) et de sa périphérie (entre 5 % et 15 %) est importante par rapport au reste du territoire. Cette forte proportion peut s'expliquer par la présence de gares sur les communes de Combourg, Dingé et Bonnemain.

Des flux domicile – travail majoritairement localisés dans le bassin d’emploi malouin

Les actifs travaillent de moins en moins dans leur commune résidence sur tout le Pays de Saint-Malo avec des flux domiciles travail qui se sont intensifiés.

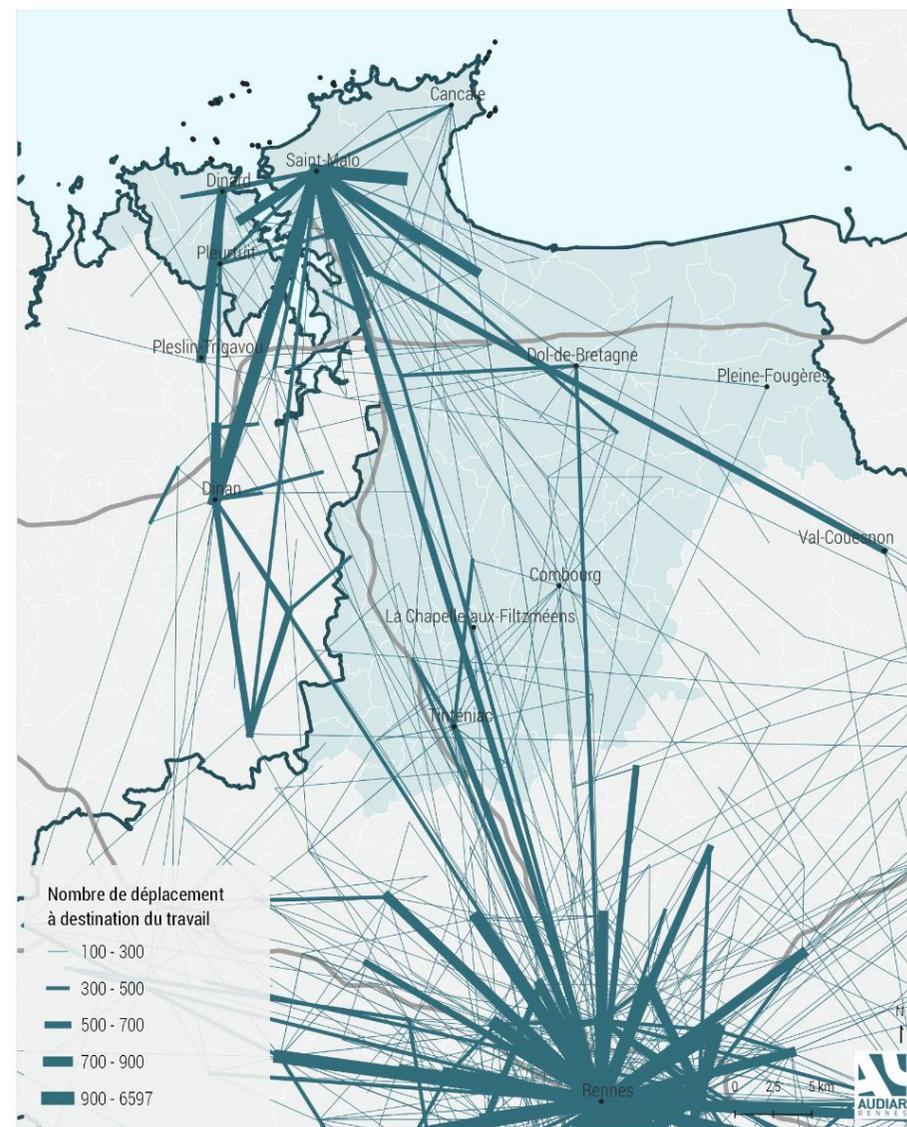
	Emploi dans la commune de résidence		Emploi dans une autre commune	
	Nombre	%	Nombre	%
Pays de Saint-Malo	24 478 (+161)	36 % (-2 pts)	42 717 (+2 259)	64 % (+2 pts)
Côte d'Armor	72 017 (-223)	31 % (-1 pt)	160 924 (+ 4 343)	69 % (+ 1 pt)
Ille-et-Vilaine	153 114 (+ 5 990)	32 % (- 2 pts)	318 398 (+32 095)	68 % (+2 pts)

Tableau 40 : Lieu de travail des actifs en 2020) - Évolution 2013-2020

Source : INSEE 2020

Les actifs du Pays de Saint-Malo travaillent pour 36 % d’entre eux dans leur commune de résidence alors qu’ils étaient encore 51 % à le faire en 1999. C’est toutefois plus qu’au sein des départements d’Ille-et-Vilaine (32 %) et des Côtes-d’Armor (31 %).

À l’échelle du Pays de Saint-Malo, les communes qui comptent la plus forte part d’actifs travaillant sur leur commune de résidence sont essentiellement les communes qui comptent le plus d’emplois et notamment Saint-Malo (74 %), Dinard (55 %), Cancale (54 %), Dinard (49 %), Dol-de-Bretagne (43 %) et Combourg (36%). Pleine-Fougères, au nombre d’actifs plus modeste, est un niveau relativement élevé (31 %).



Sources : Enquête Ménage-Déplacement Ille-et-Vilaine · 2018, Admin Express · Mars 2023 · IGN
Réalisation : Audiar · Avril 2023

Illustration 40 : Flux domicile – travail des habitants du Pays de Saint-Malo en 2018

Source : EMD 2018

La majorité des flux domicile-travail sont situés dans le bassin d'emploi de l'agglomération malouine (Saint Méloir-des-Ondes, Saint-Jouan-des-Guérets, Saint-Père...).

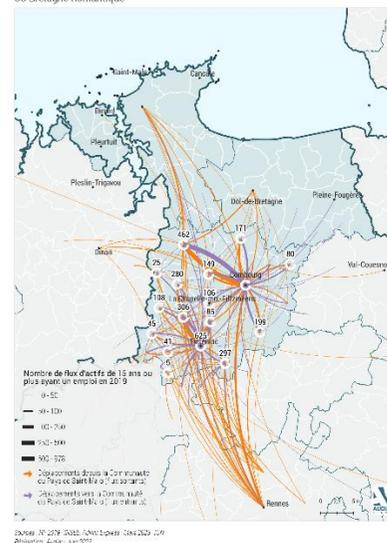
Près de 53 000 flux d'actifs à destination du Pays de Saint-Malo dont 64 % sont intra-communautaires (résident et travaillent dans leur intercommunalité de résidence. Près de 25 000 actifs de Saint-Malo Agglomération résident et travaillent sur Saint-Malo Agglomération.

Les autres intercommunalités de résidence des actifs travaillant dans le Pays de Saint-Malo sont Dinan Agglo (8 % des flux entrants soit 4500 flux d'actifs), Rennes Métropole (6 % des flux entrants soit 3 330 flux d'actifs).

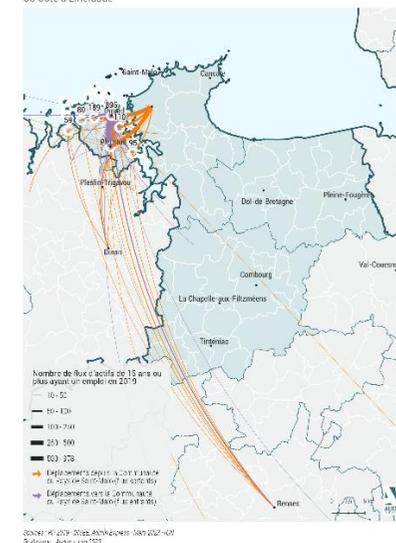
Sur les 50 000 actifs du territoire, 62 % des flux d'actifs du Pays de Saint-Malo sont réalisés par les actifs résidant de SMA, 20 % par les actifs de la CC Côte d'Émeraude, 13 % par les actifs de la CC Bretagne Romantique et 5 % par les actifs de la CC du Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel.

60 % des flux sont à destination de Saint-Malo Agglomération, puis la CC Côte d'Émeraude (16 % soit 2 144 flux d'actifs), Rennes Métropole (11 %), la CC Bretagne Romantique (7 %), la Métropole du Grand Paris (1,4 %), la CCVIA (1,2 %), la CA du Mont-Saint-Michel Normandie (1 %). Des flux importants également observés entre Dinan et Saint-Malo et Saint-Malo et Dol de Bretagne, Dinard et Dinan.

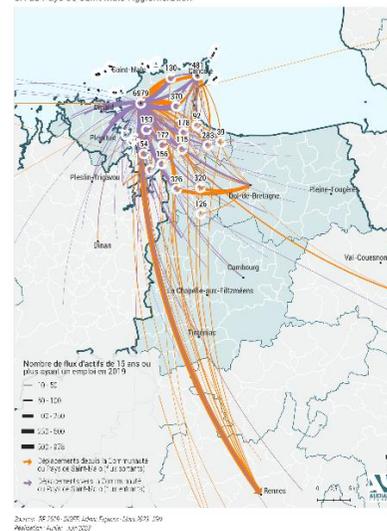
FLUX DE MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL
DES COMMUNAUTÉS DU PAYS DE SAINT-MALO
CC Bretagne Romantique



FLUX DE MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL
DES COMMUNAUTÉS DU PAYS DE SAINT-MALO
CC Côte d'Émeraude



FLUX DE MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL
DES COMMUNAUTÉS DU PAYS DE SAINT-MALO
CA du Pays de Saint-Malo Agglomération



FLUX DE MOBILITÉ - DÉPLACEMENTS DOMICILE - LIEU DE TRAVAIL
DES COMMUNAUTÉS DU PAYS DE SAINT-MALO
CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel

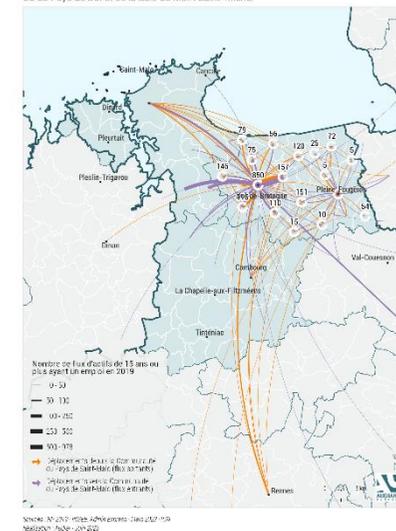


Illustration 41 : Détail des flux domicile – travail des habitants du Pays de Saint-Malo en 2019

Source : Insee

Focus « littoral » (transports et déplacements)

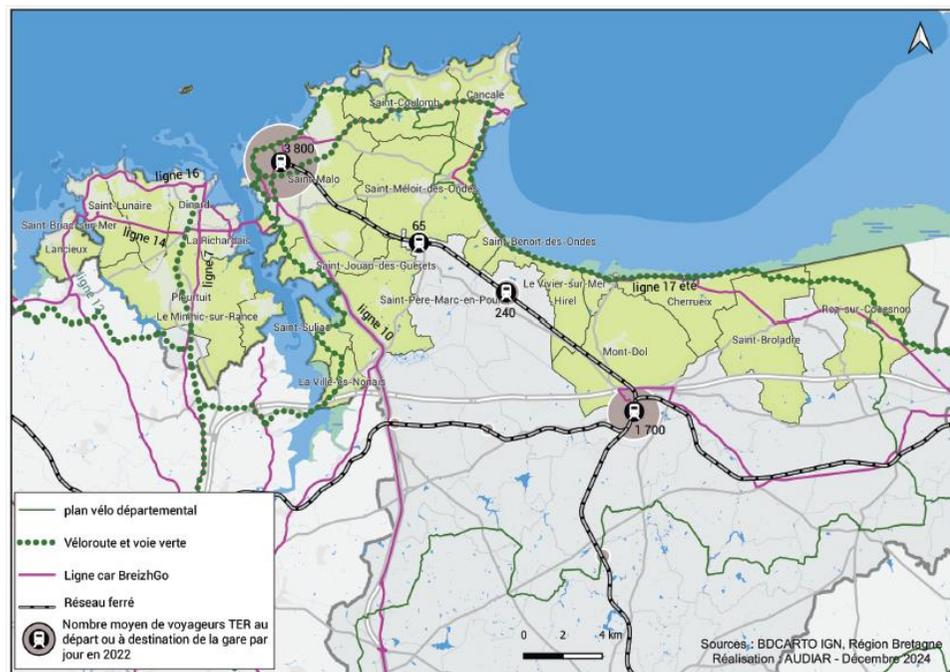


Illustration 42 : Transports en commun et déplacements en vélo dans les communes du littoral

Sources : IGN, SNCF

Quelques constats :

1. Une hausse du trafic routier plus marquée en saison estivale : Pendant la saison estivale, les axes routiers littoraux subissent des pics de trafic le long de la RD 201 (à Rotheneuf avec +2,3 % entre 2019 et 2021) ou à Saint-Servan (+4,2 % entre 2019 et 2021). Cela s'ajoute à la hausse moyenne du trafic depuis 10 ans (2012-2022) de +0,8 % par an sur les routes départementales du Pays de Saint-Malo. L'après-Covid (2021-2022) est même marqué par une forte reprise du trafic (+4 %).

2. L'offre de transport collectif locale est limitée pour la desserte des communes littorales, avec deux lignes interurbaines (la ligne 16 Saint-Briac-Saint-Malo et la ligne 17 été Saint-Malo – Pontorson) qui ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins de déplacements touristiques. Or, l'accessibilité ferroviaire avec la gare de Saint-Malo comme porte d'entrée du territoire et le développement des offres de transports locales (réseau urbain MAT, Tadycool, DinardBus...) sont un atout majeur. La coordination des offres de mobilités locales avec le réseau interurbain et ferroviaire est un enjeu majeur pour assurer une desserte efficace.

3. Le territoire littoral est desservi par des liaisons douces à vocation touristique très attractives en raison du passage du sentier de Grande Randonnée GR34, de la Vélomaritime (véloroute européenne EV4) reliant Saint-Malo au Mont-Saint-Michel, et de la Véloroute 42 reliant Arzal à Saint-Malo dénommé « Liaison Manche Océan », qui longe la Vilaine, puis le canal d'Ille-et-Rance. Il possède à cet effet de nombreuses offres labellisées permettant d'accueillir les voyageurs en itinérance (Un tiers des établissements Accueil Vélo du département et de ses établissements Étape Rando Bretagne).

La forte attractivité touristique littorale du territoire génère une concentration de flux routiers sur la frange littorale. L'enjeu est une diversification des modes de déplacements par le renforcement de l'offre multimodale proposée par les intercommunalités, en complémentarité de l'offre régionale, de même que le développement et la valorisation des liaisons douces.

Synthèse, analyse prospective et enjeux : un usage de la voiture prépondérant malgré le développement des offres alternatives

L'usage de la voiture reste prépondérant dans les déplacements du quotidien (6 déplacements sur 10) au détriment des autres modes de transports.

Bien que le Pays de Saint-Malo soit un bassin de mobilité avec 90 % des déplacements réalisés en interne, il reste le territoire d'Ille-et-Vilaine où l'usage de la voiture est le plus important.

Toutefois, les dernières enquêtes (Fréquence + en 2023) semblent montrer un recul de la mobilité quotidienne ; pour autant l'optimisation de l'usage de la voiture semble encore fébrile, principalement dans les déplacements contraints.

Les modes de vie des habitants ont évolué depuis le Covid, notamment l'arrivée de la pratique du télétravail chez les actifs. En effet, 25 % des actifs du territoire ont déclaré télétravailler en 2023, dont 15 % de manière régulière. Cette pratique s'installe davantage, observée également à l'échelle nationale : en janvier 2021, 27 % des salariés le pratiquent, contre 4 % en 2019 selon la DARES.

En matière de structuration deux autres axes organisent le territoire : la RN 176 reliant Pontorson à Lamballe qui dessert Dol-de-Bretagne et la RD 795 reliant Hédé-Bazouges à Dol-de-Bretagne en passant par Combourg.

Les villes de Dol-de-Bretagne et Saint-Malo constituent également à l'échelle du Pays des polarités vers lesquelles convergent les déplacements.

En matière de déplacements, le sud du territoire est tourné vers Rennes pour le travail mais aussi en partie pour le commerce.

L'Est du territoire, situé à plus de 30 minutes, à la fois de Rennes et de Saint-Malo se trouve dans une situation moins « dépendante » des polarités principales mais reste dépendant à la voiture et interagit essentiellement avec la ville de Dol-de-Bretagne.

Le territoire peut également s'appuyer sur un réseau ferré performant avec la présence de deux lignes (Saint-Malo/Rennes et Dinan/Caen) qui se croisent à Dol-de-Bretagne. Dans un contexte de hausse programmée du coût des carburants, il s'agit d'un atout indéniable du Pays.

Perspectives

La Stratégie Nationale Bas Carbone vise une réduction de 28 % de ces émissions d'ici 2030 par rapport à 2015, avec une décarbonation quasi complète d'ici 2050. Cette perspective est un défi majeur pour les territoires pour les prochaines années.

Cela passera par une limitation des déplacements soit en fréquence (par le télétravail ou le e-commerce par exemple) soit en distance (par le développement de la ville des proximités, le rapprochement domicile emploi).

La croissance en volume des transports collectifs compte tenu du niveau de services transports en commun actuel et futur sera un objectif à rechercher.

L'utilisation des modes actifs pour les déplacements courts devra se poursuivre pour permettre de réduire les émissions de GES mais aussi assurer une qualité de vie en raison de la diminution de la pollution et des bruits routiers et des impacts positifs sur la santé.

Le rythme de décarbonation du parc automobile est un point essentiel pour atteindre les objectifs fixés bien qu'il ne concerne qu'à la marge le projet de SCoT.

PRINCIPAUX ENJEUX

- *Assurer une accessibilité pour tous à l'emploi, aux équipements et aux services.*
- *Proposer une offre alternative à la voiture solo par un développement d'un réseau des transports collectifs et un renforcement de l'intermodalité*
- *Intensifier les fonctions urbaines à proximité des secteurs d'intermodalité*
- *Proposer des stratégies de déplacement diversifiées dans les secteurs de développement urbain.*
- *Accompagner le développement d'un maillage des déplacements doux*
- *Accélérer le report modal vers des déplacements décarbonés et organiser le territoire en conséquence*

V – LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le découpage en zones d'emploi vise à décrire le fonctionnement économique des territoires sur une maille géographique pertinente en termes de marchés du travail locaux. En 2020, une refonte nationale de ce zonage aboutit à un nouveau découpage des zones d'emploi, qui se définissent comme des espaces à l'intérieur desquels travaillent la plupart des actifs qui y résident.

Cette nouvelle méthode contribue à rééquilibrer la taille des zones d'emploi. C'est particulièrement vrai autour des grandes métropoles, qui avaient tendance en 2010 à agréger de nombreuses communes.

La zone d'emploi de Saint-Malo (2020) a été étendue par rapport à la précédente (2010). Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2018.

Ce découpage confirme la cohérence géographique du bassin de vie du Pays de Saint-Malo. Il se déploie totalement sur la CC Côte d'Émeraude et gagne en épaisseur en direction de Rennes et de Fougères.

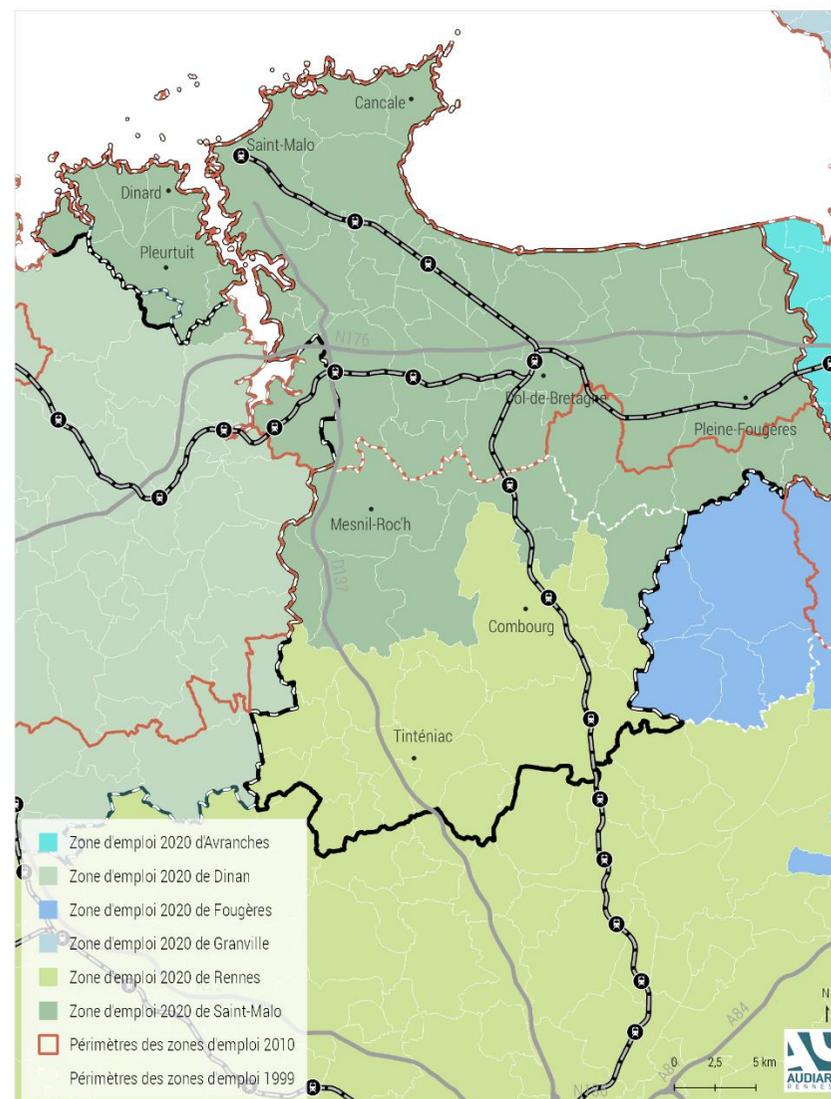
Une zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent. Le découpage actualisé se fonde sur les flux de déplacement domicile-travail des actifs observés lors du recensement de 2016

La limite avec la zone d'emploi d'Avranches ne change pas.

Tinténiac et Combourg sont toujours intégrées à la zone d'emploi de Rennes.

Le nouveau découpage de la Bretagne en vingt zones d'emploi permet d'analyser l'orientation économique des territoires.

L'une des particularités de large façade littorale est qu'elle s'appuie sur des activités liées au tourisme. Marqueur de la présence des touristes, la part des résidences secondaires parmi l'ensemble des logements y est supérieure à la moyenne nationale (8,8 % en 2020). Elle est particulièrement importante dans la zone d'emploi de Saint-Malo où elle atteint 25 % des logements totaux.



Sources : Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023

Illustration 43 : Zones d'emplois en 2020 et limites de la zone d'emploi de Saint-Malo à l'intérieur du Pays

Source : Insee

En lien avec cette activité touristique, la part du commerce dans l'ensemble des emplois y est supérieure à la moyenne régionale. Le secteur de l'hébergement et de la restauration, également lié aux activités touristiques, est fortement présent dans la zone d'emploi de Saint-Malo (8,7 % de l'emploi total contre 4,1 % en Bretagne).

Autre spécificité, un poids des activités de services inférieur à la moyenne régionale. Les territoires à dominante touristique se distinguent en effet par une proportion moins élevée de cadres et professions intellectuelles supérieures. Ainsi, en 2020, cette part est de 14,3 % en Bretagne contre 11,5 % pour zone d'emploi de Saint-Malo.

	Nombre ZE Saint- Malo	% ZE Saint- Malo	% Bretagne
Agriculture, sylviculture et pêche	1 370	2,7	2
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	1 701	3,4	6,2
Cokéfaction et raffinage	0	0	0
Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines	759	1,5	1,6
Fabrication de matériels de transport	766	1,5	0,8
Fabrication d'autres produits industriels	3 170	6,3	5
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et dépollution	496	1	1,1
Construction	3 824	7,6	6,7
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	8 272	16,4	14,8
Transports et entreposage	2 607	5,2	5,1
Hébergement et restauration	4 373	8,7	4,1
Information et communication	487	1	2,8
Activités financières et d'assurance	884	1,7	3
Activités immobilières	618	1,2	0,8
Activités scientifiques et techniques ; services administratifs et de soutien	4 225	8,4	10,1
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	15 113	29,9	32,4
Autres activités de services	1 852	3,7	3,6
Ensemble	50 517	100	100

Tableau 41 : Principales caractéristiques de la zone d'emploi de Saint-Malo fin 2021 et comparaison régionale

Source : Insee

Une concentration des emplois à Saint-Malo

Près de 63 000 emplois dans le Pays de Saint-Malo

Le Pays de Saint-Malo compte 62 758 emplois en 2019 (sans Beausseis-sur-Mer), soit une croissance de 15 000 emplois en 20 ans (+32 % soit +1,35 % par an).

La période 1999-2007 concentre les deux tiers des gains d'emplois des deux décennies (+ 10 154) suivie de la crise de 2008 avec un net ralentissement économique (+ 1 089 emplois entre 2007-2013), et cela dans une proportion plus marquée par rapport aux Pays de Rennes, Brocéliande et Dinan.

Entre 2013 et 2019, la reprise de la dynamique de l'emploi est forte, certes moindre qu'au début des années 2000, mais dans une trajectoire situant le Pays de Saint-Malo dans le sillage de la forte dynamique métropolitaine rennaise.

La ville de Saint-Malo concentre 43 % des emplois du Pays en 2019. Un taux inchangé depuis 2013. Elle capte également presque la moitié des gains d'emploi sur la période 2013-2019.

À l'échelle nationale, les Pays de l'Est breton, mieux reliés aux infrastructures de transports, font partie des territoires de la région les plus attractifs économiquement et démographiquement.

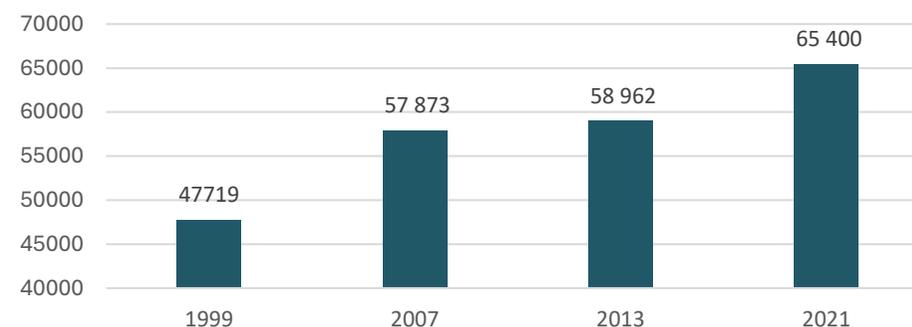


Figure 64 : Nombre d'emplois totaux sur le Pays de Saint-Malo

Source : INSEE

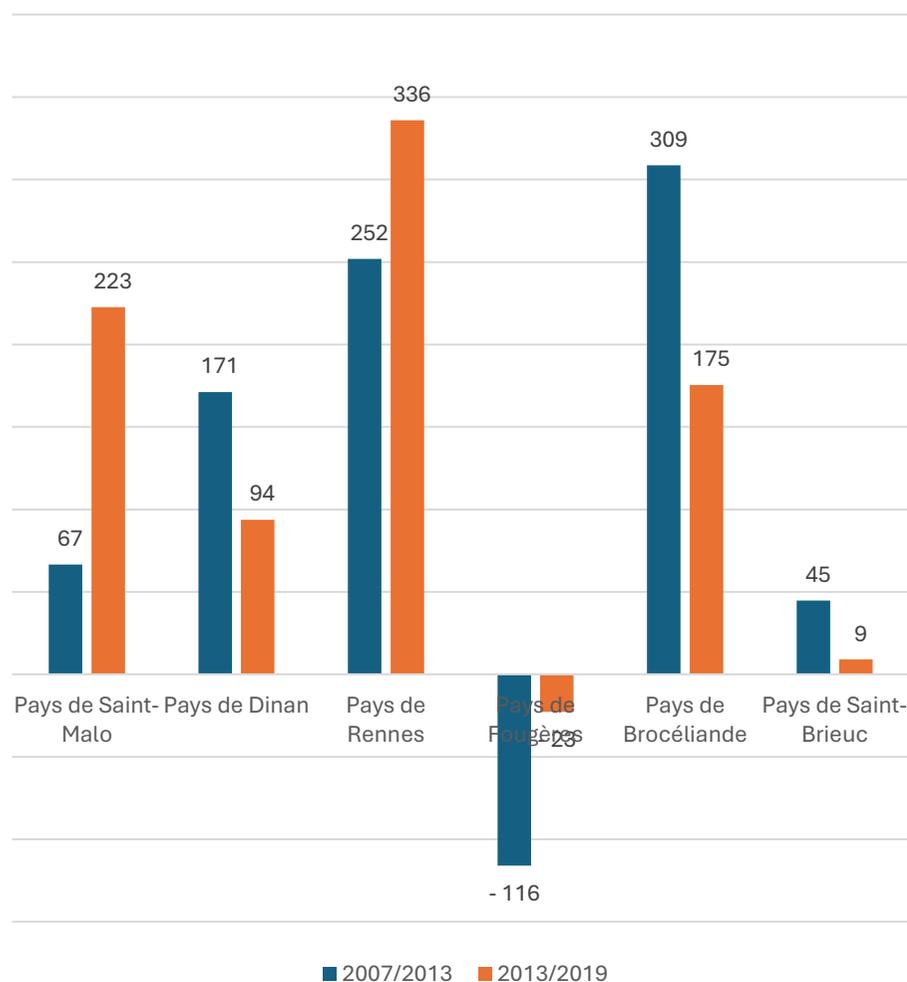


Figure 65 : Gain d'emplois totaux pour 10 000 habitants

Source : INSEE

Des dynamiques territoriales contrastées selon les périodes

Dans les années 2000 (1999-2008), l'évolution de l'emploi est marquée par un relatif équilibre territorial avec de fortes dynamiques de l'emploi sur les pôles de Saint-Malo, Dol-de-Bretagne, Cancale, Combourg, Tinténiac et de Dinard en particulier mais aussi dans les zones d'activités économiques de l'axe Rennes/Saint-Malo (dont Miniac-Morvan, Tinténiac, Saint-Domineuc). L'axe littoral de Saint-Malo/Dinard se démarque par des créations d'emplois significatives en volume avec une dynamique qui s'est diffusée aux périphéries des pôles urbains et vers les axes secondaires reliant les pôles. Seule ombre au tableau, la position en retrait de Mesnil Roch' et de Pleine Fougères.

L'après-crise économique de 2008 (2008-2013) marque une rupture à la fois dans le volume d'emplois créé et dans sa dynamique de répartition géographique. L'impact de 2008 a eu des effets comme partout ailleurs en France avec peu d'emplois créés sur la période. Leur croissance se concentre sur trois secteurs :

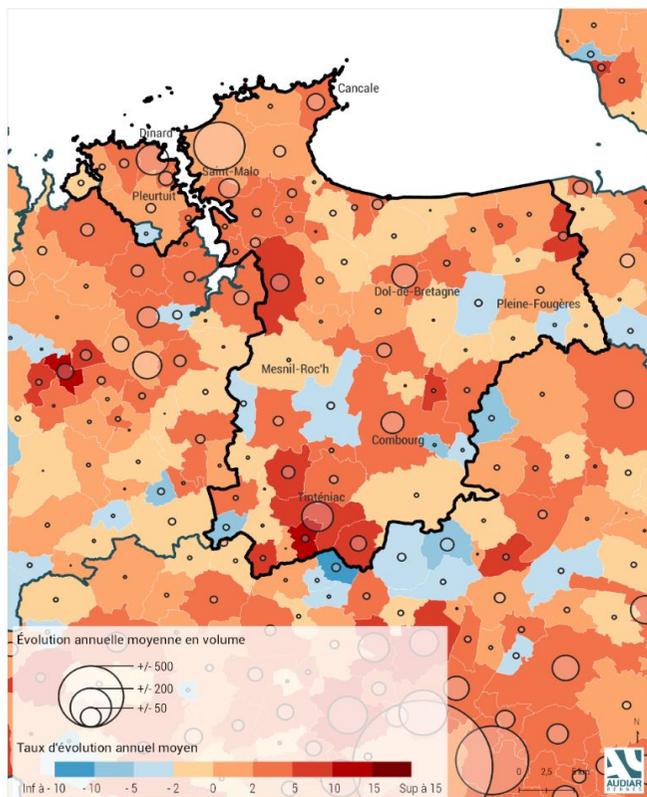
- Au sud du Pays de Saint-Malo dans l'aire d'attraction rennaise, avec Combourg comme bénéficiaire mais aussi de forts contrastes entre les communes du secteur sud ;
- La périphérie de Dinan et Dinard (Pleslin-Trigavou, Plouër-sur-Rance, Pleurtuit...);
- Dol-de-Bretagne et ses communes proches. À l'est du Pays de Saint-Malo, tout un chapelet de petites communes perd des emplois.

Sur la période récente, si la reprise de l'emploi est marquée, on observe une nette polarisation des gains d'emplois sur les axes est-ouest littoral, avec notamment Saint-Malo qui bénéficie d'une belle dynamique économique, et nord-sud Saint-Malo/Rennes autour notamment de Tinténiac et Miniac-Morvan. L'est du Pays de Saint-Malo est en retrait en matière de gains d'emplois.

1999-2008

+10 154 emplois totaux

+ 21,3 %

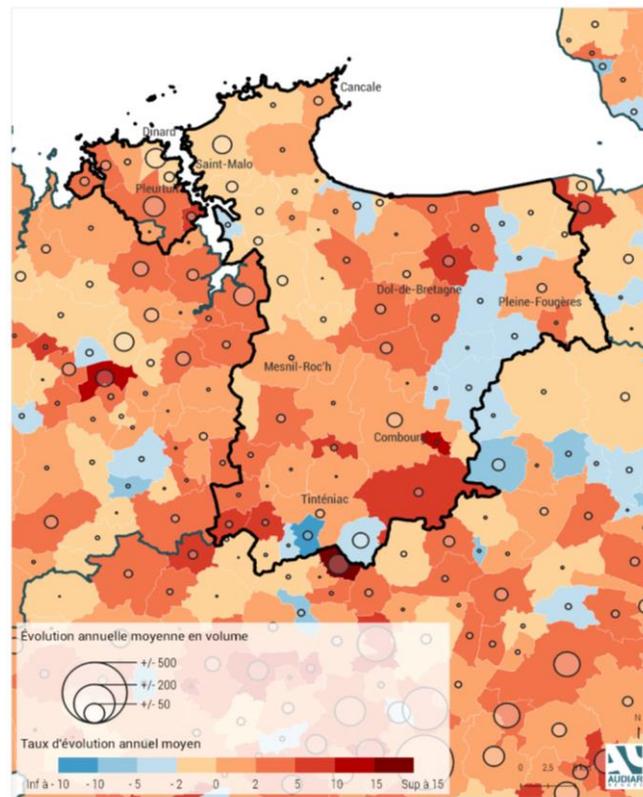


Sources : Recensement de la population 1999 - 2008 - Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023

2008-2013

+1 089 emplois totaux

+ 1,9 %

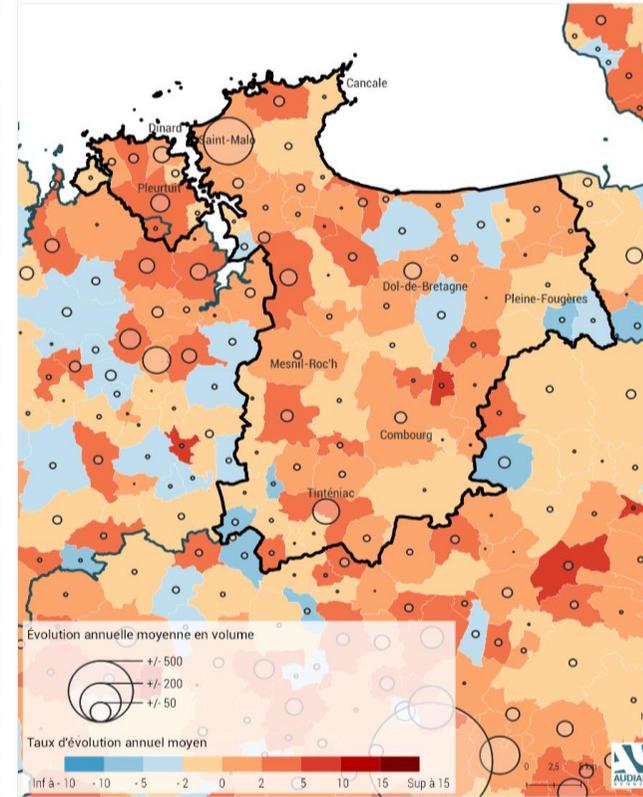


Sources : Recensement de la population 2008-2013 - Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Avril 2023

2013-2019

+ 3 823 emplois totaux

+ 6,5 %



Sources : Recensement de la population 2013-2019 - Insee, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Avril 2023

Illustration 44 : Évolution annuelle moyenne de l'emploi entre de 1999 à 2019

Source : INSEE

Le maintien des grands équilibres en termes de localisation de l'emploi

La carte des emplois par commune et de leur concentration illustre le maintien des grands équilibres du territoire depuis 2015 avec une structuration de l'emploi :

- Autour du pôle majoritaire Saint-Malo-Dinard avec une dynamique périphérique « aimantée » par le littoral.
- Des grands axes de communication attractifs : l'axe Saint-Malo / Nantes et le nœud routier interrégional Pleudihen-sur-Rance / Miniac-Morvan.
- Des pôles urbains historiques.
- De l'arrière-pays entre Dinard et Dinan.
- Des dynamiques propres à Tinténiac et au secteur Est connecté au littoral et au Mont-Saint-Michel.
- De la double polarité Pleine-Fougères / Pontorson.

L'indice de concentration de l'emploi permet d'identifier les pôles à forte attractivité économique (indice supérieur à 100) et les communes dont la fonction résidentielle est prédominante (indice inférieur à 100). Les grands équilibres n'ont pas été bouleversés depuis 2008.

L'INSEE calcule l'indicateur de concentration d'emploi qui mesure le rapport entre le nombre d'emplois total d'un territoire sur le nombre de résidents qui en ont un. Cet indicateur permet ainsi d'informer sur l'attractivité du territoire. À titre d'exemple, quand l'indice (ou l'indicateur) est inférieur à 100, le nombre d'emplois sur un territoire est inférieur au nombre d'actifs résidents y ayant un emploi. Ce territoire remplit alors une fonction résidentielle. Quand l'indice est supérieur à 100, c'est-à-dire qu'il y a plus d'emplois dans un territoire que d'actifs qui y résident et qui y ont un emploi, ce territoire occupe une fonction de pôle d'emploi.

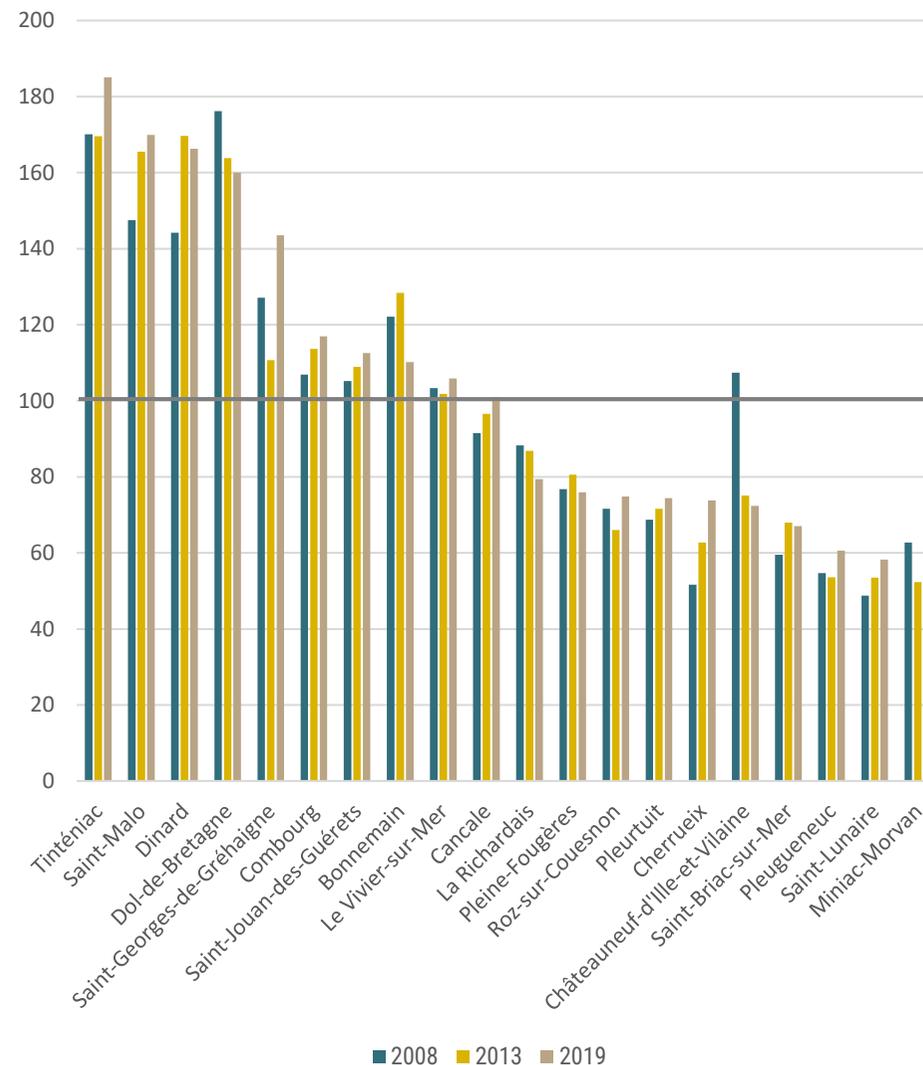


Figure 66 : Évolution de l'indice de concentration d'emploi pour les 20 premières communes ayant le taux le plus fort

Source : INSEE

Au regard d'une lecture partielle de l'armature territoriale du SCoT en 2017, la répartition de l'emploi reste concentrée au sein du pôle majeur...

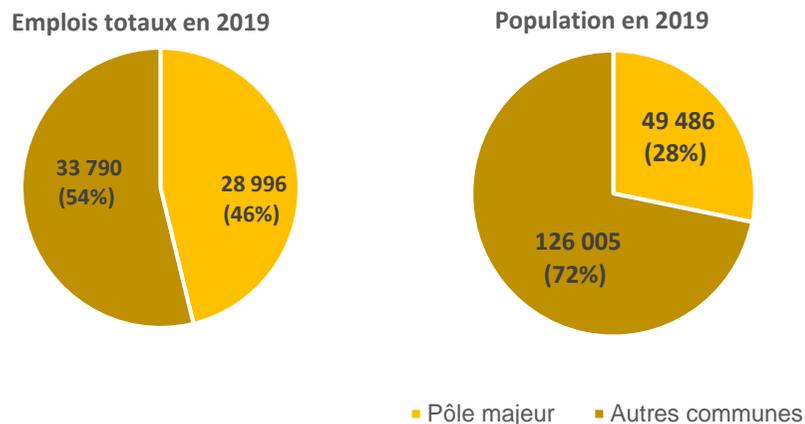


Figure 67 : Emplois totaux et population en 2019 dans le pôle majeur et dans les autres communes

Source : INSEE

... mais, en termes relatifs, tous les territoires ont progressé au même rythme sans découplage des tendances et avec, de surcroît, une CC Bretagne Romantique qui se caractérise par une dynamique économique soutenue. Pour toutes les périodes, c'est la deuxième intercommunalité d'accueil pour le nombre d'emplois.

Saint-Malo Agglomération, dont son pôle majeur, demeure le secteur géographique ayant accueilli le plus d'emplois en volume. Il se caractérise également par une réactivité plus forte aux aléas conjoncturels qu'ont été la crise de 2008 et l'effet Covid compte tenu d'une économie productive plus marquée que le reste du Pays de Saint-Malo avec de grandes entreprises insérées dans l'économie mondiale.

À l'échelle des intercommunalités, on n'observe pas d'inégalité marquante de développement de l'emploi salarié privé. Les tendances sont positives et relativement parallèles.

La CC Bretagne Romantique se démarque néanmoins par une dynamique de l'emploi salarié privé plus élevée que soit pour l'emploi résidentiel ou productif.

Alors que la plupart des territoires français ont été marqués par une désindustrialisation, les intercommunalités du Pays de Saint-Malo demeurent (sur 10 ans) sur une dynamique nettement positive.

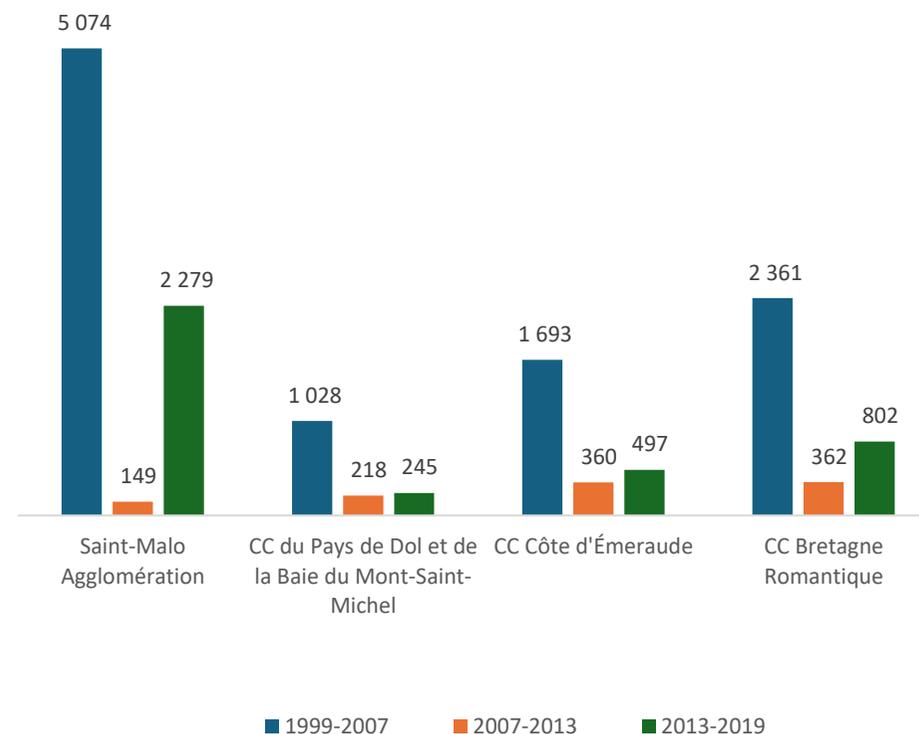


Figure 68 : Gains d'emplois totaux par intercommunalité

Source : INSEE

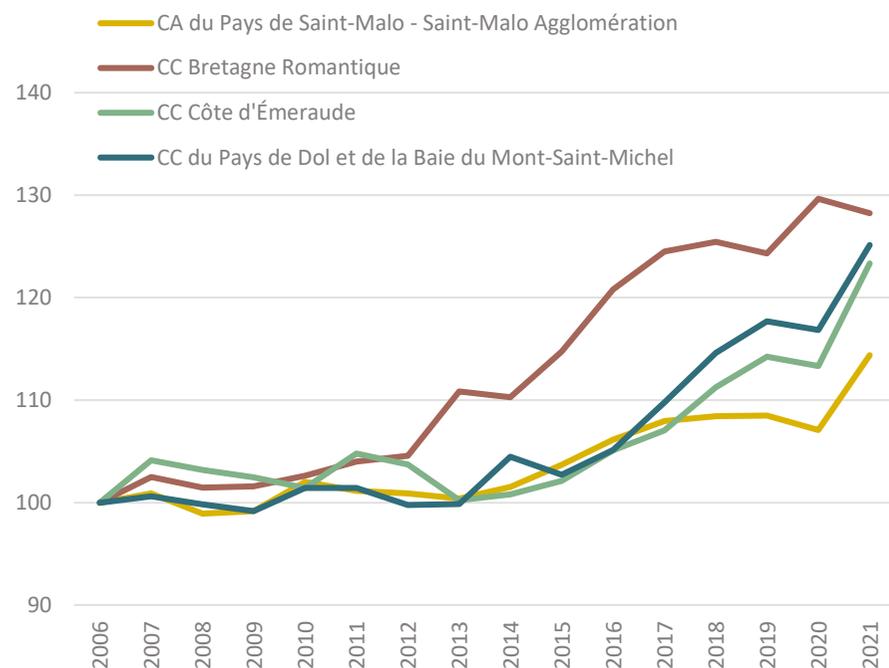


Figure 69 : Évolution des effectifs salariés privés des intercommunalités, de 2006 à 2021, hors agriculture

Source : ACOSS – base 100 en 2006

Les données ACOSS sur l'emploi salarié privé permettent une connaissance actualisée de l'emploi. Elles rassemblent les 2/3 des emplois totaux. Elles n'intègrent pas les agents publics, les artisans, commerçants et les chefs d'entreprises notamment.

Une stabilité des grands secteurs d'activités

Depuis 2010, la trajectoire du Pays de Saint-Malo ne se démarque pas de Rennes ou de Dinan pour deux grands secteurs d'activités : "Administration-enseignement-santé humaine et action sociale" et "Commerce, transports et services divers"

En revanche, le secteur de la construction semble avoir davantage souffert notamment sur la période 2010-2015 (essentiellement pour les entreprises de moins de 10 salariés)

À l'inverse, le secteur de l'industrie a connu une évolution à rebours de Rennes et Dinan (et de la France en général) avec un essor de son tissu industriel (création/progression pour Seifel, Biomerieux, Laiterie de Saint-Malo, Premier Tech Eau..., Faurécia, Laboratoire de la Mer, EMP Rotomoulage, Goëmar, Pigeon TP Prefa,...).

Pour chaque intercommunalité, on peut identifier des secteurs surreprésentés à par rapport à la moyenne du Pays de Saint-Malo (source CCI 2023) :

- Saint-Malo Agglomération : commerce, services et emploi public. L'économie présente est devenue permanente avec un fort socle résidentiel et la présence d'une solide base productive.
- CC Côte d'Émeraude : commerce, service et industrie. L'économie résidentielle est en progression et accompagne l'essor de l'artisanat et des commerces de proximité.
- CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel : agriculture, pêche et construction. L'intercommunalité dispose d'une base productive avec des retombées liées au tourisme.
- CC Bretagne Romantique : industrie, agriculture, pêche avec une forte sous-représentation des services. La base productive est bien représentée avec à une économie résidentielle en essor, en lien avec la proximité de Rennes. Cette dynamique assure un équilibre du développement économique de l'intercommunalité.

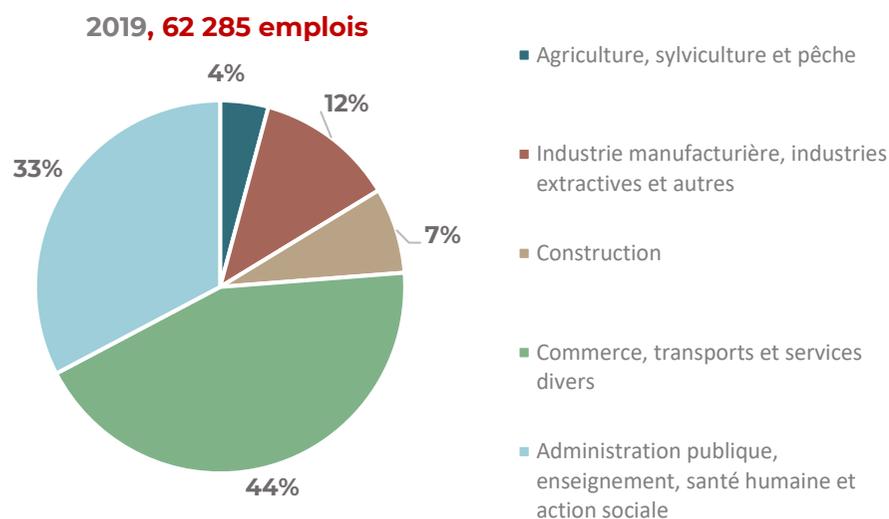


Figure 70 : Répartition des emplois du territoire selon les 5 secteurs d'activités

Source : INSEE

Des lieux de travail de plus en plus déconnectés des domiciles

À l'échelle du Pays de Saint-Malo, les actifs travaillent de moins en moins dans leur commune résidence avec des flux domiciles travail qui se sont intensifiés.

	Emploi dans la commune de résidence		Emploi dans une autre commune	
	Nombre	%	Nombre	%
Pays de Saint-Malo	24 478 (+161)	36 % (-2 pts)	42 717 (+2 259)	64 % (+2 pts)
Côte d'Armor	72 017 (-223)	31 % (-1 pt)	160 924 (+4 343)	69 % (+1 pt)
Ille-et-Vilaine	153 114 (+5 990)	32 % (-2 pts)	318 398 (+32 095)	68 % (+2 pts)

Tableau 42 : Lieu de travail des actifs en 2020 - Évolution 2013-2020

Source : INSEE 2020

Les actifs du Pays de Saint-Malo travaillent pour 36 % d'entre eux dans leur commune de résidence alors qu'ils étaient encore 51 % à le faire en 1999. C'est toutefois plus qu'au sein des départements d'Ille-et-Vilaine (32 %) et des Côtes-d'Armor (31 %).

Les communes qui comptent la plus forte part d'actifs travaillant dans leur commune de résidence sont essentiellement celles qui comptent le plus d'emplois et notamment Saint-Malo (74 %), Dinard (55 %), Cancale (54 %), Dinard (49 %), Dol-de-Bretagne (43 %) et Combourg (36 %). Pleine-Fougères, au nombre d'actifs plus modeste, est un niveau relativement élevé (31 %).

À noter que certaines communes rurales ou périurbaines disposant d'un socle productif ont également une forte part d'actifs travaillant dans leur commune à l'instar de Cherrueix (44%), Le Vivier-sur-Mer (34%) ou encore Roz-sur-Couesnon (34 %) et Saint-Georges de Gréhaigne (33%).

Parmi les pôles de l'armature territoriale, les communes Tinténiac et de Pleurtuit possèdent moins de 26 % de leurs actifs qui travaillent sur la commune. C'est encore plus faible pour Mesnil-Roc'h, Saint-Jouan-des-Guérets et La Richardais. Pour la commune de Pleurtuit et celle de la Richardais, fonctionnant directement avec la ville de Dinard, l'enjeu est moindre. En revanche, pour les autres pôles, cela corrobore le manque d'une offre d'emplois suffisante au sein de la commune.

Pour la majorité des communes, moins d'un quart des actifs travaille dans leur commune de résidence. À noter que la CC Côte d'Émeraude, caractérisée par un nombre d'emplois important dans beaucoup de ses communes, ainsi que l'est du Pays de Saint-Malo, marqué par un nombre d'artisans et d'agriculteurs plus élevé, se distinguent par des taux plus importants d'actifs travaillant dans leur commune de résidence.

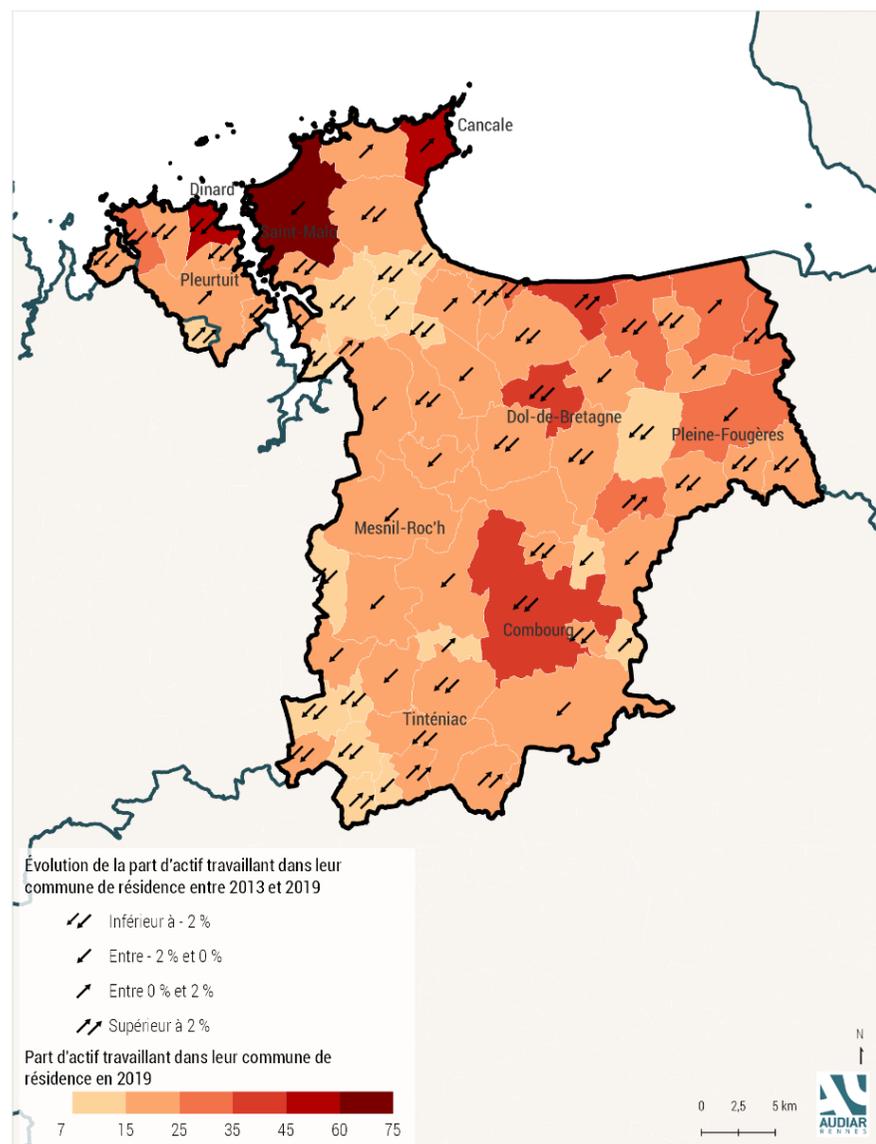


Illustration 45 : Part d'activités travaillant sur leur lieu de résidence en 2019 et évolution depuis 2013

Source : RP INSEE

La ville de Saint-Malo est le lieu d'emploi le plus attractif du Pays. Sur les 73 communes du territoire, 27 possèdent des flux de plus de 100 actifs venant travailler sur Saint-Malo, sans compter les déplacements internes à la commune de Saint-Malo et les 7 communes extérieures au Pays, Ville de Rennes comprise. En outre, la majorité des autres communes doivent également posséder une part d'actifs allant vers Saint-Malo mais en nombre plus limité. (Flux inférieurs à 100). Notons les flux conséquents domicile-travail entre Saint-Malo et Dinan, première interdépendance entre les actifs en dehors du Pays de Saint-Malo.

Les principaux flux de circulation sont toutefois concentrés au sein de Saint-Malo Agglomération et de la CC Côte d'Émeraude, correspondant à une distance de 25 minutes environ de la ville de Saint-Malo.

Les liaisons domicile-travail entre les territoires du SCoT de Saint-Malo et de Rennes concernent principalement les communes du Sud du territoire (Saint-Domineuc, Pleugueneuc, Québriac, Combourg, Dingé, Tinténiac, Hédé-Bazouges), mais aussi la ville de Saint-Malo et dans une moindre mesure celle de Dol-de-Bretagne.

La partie sud du Pays de Saint-Malo est sous la forte attraction du pôle d'emploi de Rennes (la CC Bretagne Romantique est intégrée à la zone d'emploi de Rennes), sans que ces flux soient exclusifs. Si les flux vers le pôle d'emploi malouin sont moindres ils n'en sont pas moins comptabilisés.

Rebond de l'emploi, forte tertiarisation et maintien du socle productif

Un développement des emplois salariés

Le Pays de Saint-Malo compte une part importante d'emplois non-salariés (chefs d'entreprises, libéraux, indépendants, artisans et commerçants, agriculteurs) sur son territoire avec 10 979 emplois représentant 17 % des emplois. À l'échelle des départements des Côtes-d'Armor et d'Ille-et-Vilaine, la part d'emplois non-salariés est respectivement de 16,5 % et 12 %.

Ce taux s'érode toutefois depuis 1999 où il était à 19 %.

	Emplois en 2020	Emplois salariés en 2020	Emplois non salariés en 2020	Emplois en 2014	Emplois salariés en 2014	Emplois non salariés en 2014
Saint-Malo Agglomération	37 281	31 553	5 728	34 271	29 218	5 053
CC Pays de Dol - Baie du Mt-Saint-Michel	7 019	5 538	1 481	6 667	5 157	1 510
CC Bretagne Romantique	10 121	8 231	1 890	9 381	7 629	1 752
CC Côte d'Émeraude	9 663	7 783	1 880	8 883	7 197	1 686
C. du pays de Saint-Malo	64 084	53 105	10 979	59 202	49 201	10 001

Tableau 43 : Répartition des emplois selon le statut d'emploi en 2020 et 2014

Source : INSEE

La part des emplois salariés se maintient entre 2014 et 2020 autour de 83 %. Qui s'explique par un maintien de la part des emplois agricoles et un développement équilibré entre l'économie résidentielle et productive (Cf. page suivante).

Une augmentation de la part des emplois tertiaires et un rebond des emplois industriels

La part du tertiaire est majoritaire au sein du Pays de Saint-Malo avec 75 % des emplois. Au sein de ce secteur, 44 % des emplois sont rattachés au secteur du commerce, transport, services divers et 32 % à l'administration publique.

Cette tertiarisation s'approche de celle de l'Ille-et-Vilaine (78 % avec 48 % concernant le commerce, transport et services divers et 30 % en administration) mais reste plus faible que celle des Côtes-d'Armor (78 % avec respectivement 40% et 32%).

Entre 2008 et 2013, les emplois tertiaires sont ceux pour lesquels la représentativité a le plus augmenté. À l'inverse les secteurs agricoles, industriels et de la construction ont vu leur proportion baisser sur la même période.

	Emplois Agriculture, sylviculture et pêche	Emplois Industrie	Emplois Construction	Emplois Commerce transport, services divers	Emplois adm publique, enseignement, santé, act sociale
Saint-Malo Agglomération	1 128	3 782	2 677	17 369	12 140
CC Pays de Dol - Baie du Mt-Saint-Michel	804	396	709	2 870	2 299
CC Bretagne Romantique	623	2 285	821	3 334	3 274
CC Côte d'Émeraude	90	1 443	700	4 772	2 661
C. du pays de Saint-Malo	2 645	7 906	4 906	28 345	20 375

Tableau 44 : Répartition des emplois selon le secteur d'activité en 2020

Source : INSEE

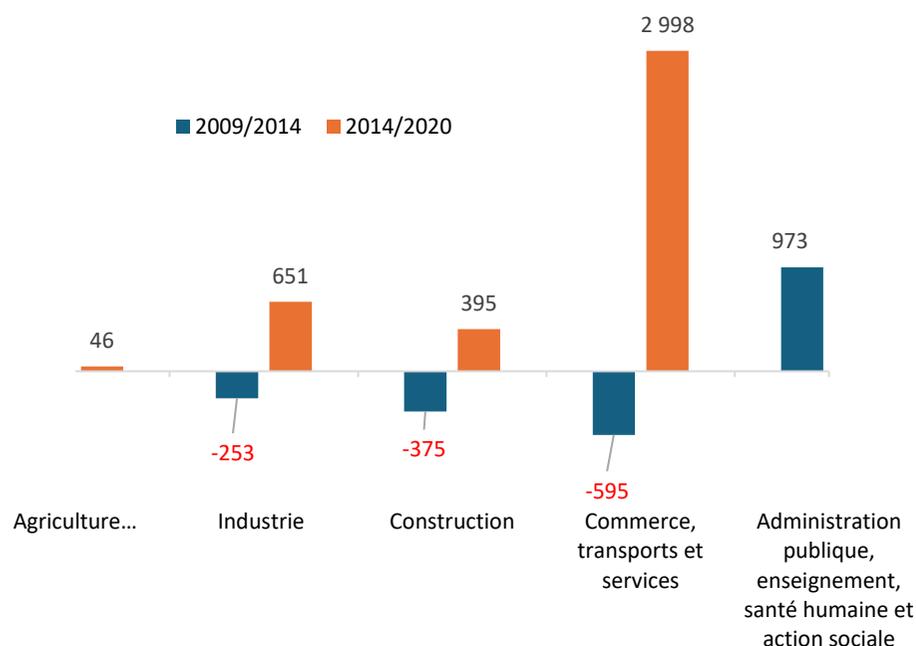


Figure 71 : Créations/pertes d'emploi selon les secteurs d'activités sur deux périodes récentes
Source : INSEE

Une économie locale équilibrée entre sphère présentielle et sphère productive

La partition de l'économie en deux sphères, présentielle et productive permet de mieux comprendre les logiques de localisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux.

Sous l'effet du dynamisme démographique du Pays de Saint-Malo, l'emploi augmente dans la sphère présentielle, tournée vers la satisfaction des besoins des personnes présentes localement, résidents ou touristes. Dans le même temps, depuis 2013, l'emploi dans la sphère productive, qui regroupe les activités de production de biens et services majoritairement exportés vers d'autres territoires, n'a pas reculé comme dans bon nombre de territoire français en phase désindustrialisation.

La situation n'est pas homogène au sein du Pays de Saint-Malo. Les communes littorales se distinguent par une fonction résidentielle importante et plus particulièrement pour Saint-Malo Agglomération et CC Côte d'Émeraude. On y observe une forte proportion de retraités avec des pensions et retraites élevées, une forte pression touristique et des volumes d'emplois dans la sphère présentielle significatifs.

	Ensemble des postes salariés fin 2021	Sphère productive	Sphère présentielle
Saint-Malo Agglomération	33 329	29%	71%
CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	5 571	31%	69%
CC Bretagne Romantique	8 006	41%	59%
CC Côte d'Émeraude	8 561	29%	71%
Pays de Saint-Malo	55 467	31%	69%

Tableau 45 : Postes salariés des établissements actifs employeurs selon les sphères de l'économie fin 2021

Source : INSEE Flores – hors secteur de la défense et hors particuliers employeurs

Les territoires les plus éloignés du littoral se distinguent par une sphère présentielle modérée du fait d'une injection de revenus, pensions et retraites moindres que sur les territoires littoraux. Ces territoires se caractérisent aussi par une plus faible attractivité (migrants résidentiels et alternants), un nombre total d'emplois et des effectifs salariés de la sphère présentielle moins importants ou encore une faible densité de logements touristiques. Ajoutons toutefois que la CC Bretagne Romantique dispose d'un tissu économique dynamique qui renforce *de facto* le poids de la sphère productive.

Les activités présentielles sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Zoom sur les principaux employeurs du Pays

Parmi les 10 plus grands établissements du Pays, avec au premier rang le centre hospitalier de Broussais, quatre sont des entreprises industrielles (Tillac Agro, Sanden Manufacturing Europe, Delta Dore et Sabena Technics DNR) et une orientée vers les transports (Brittany Ferries).

De manière plus élargit, les 200 plus gros employeurs du Pays de Saint-Malo totalisent 24 000 à 25 000 emplois salariés soit 43 % du volume des emplois salariés. Ceux-ci se concentrent d'abord dans le pôle majeur de Saint-Malo / Saint-Jouan-des Guérets et le pôle Dinard-La Richardais-Pleurtuit.

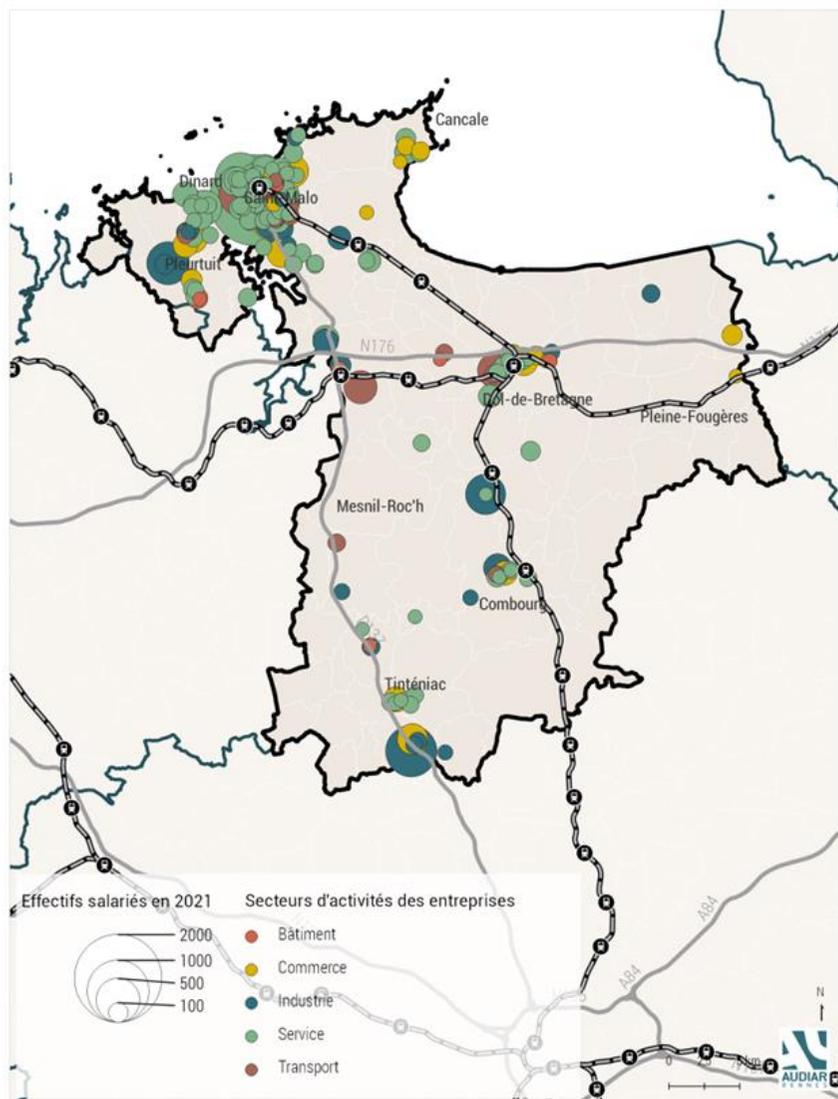
Un tropisme vers les « services » est observé sur et autour de Saint-Malo et vers les « transports » sur les axes routiers principaux.

Les enseignes des grandes et moyennes surfaces alimentaires figurent dans les établissements principaux au sien des strates les plus importantes de l'armature territoriale. Enfin, le maillage industriel intègre les territoires les plus ruraux : Tinténiac, Combourg et Bonnemain.

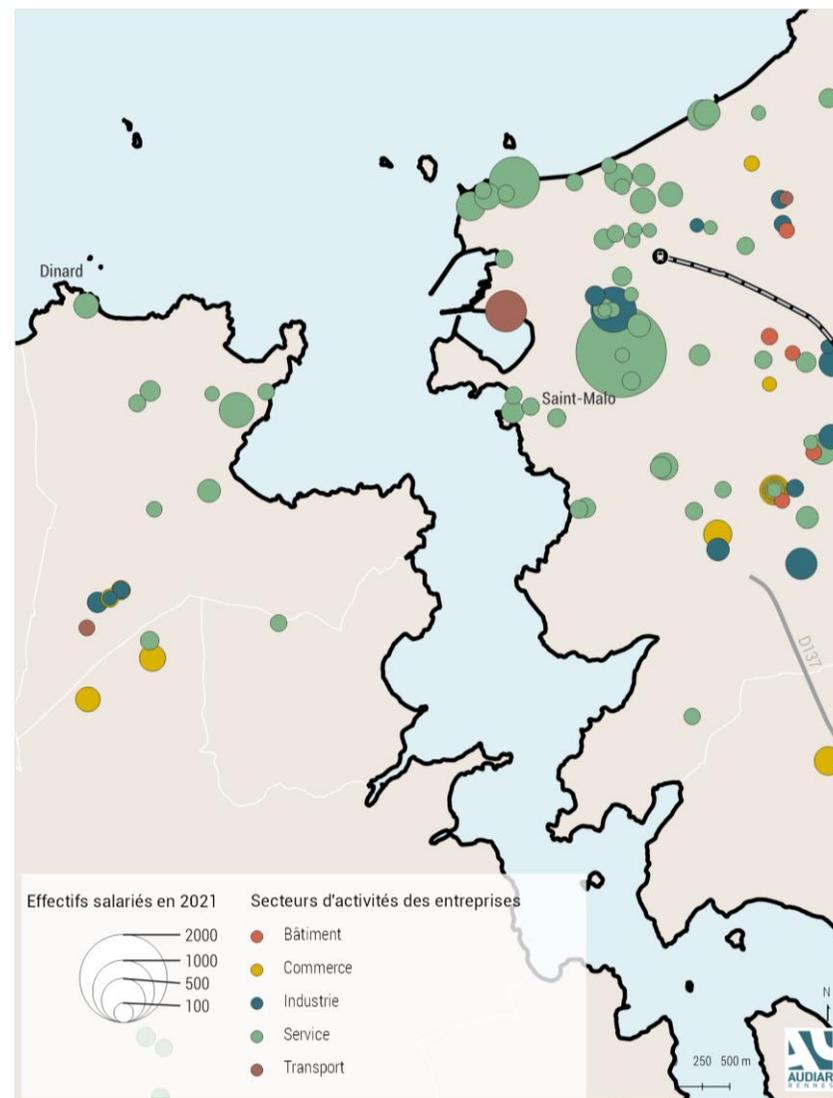
	Raison sociale	Secteur	Effectif salarié	
			2008	2021
1	CENTRE HOSPITALIER BROUSSAIS	Services	De 1 000 à 2 000	Plus de 2 000
2	TIMAC AGRO	Industrie	De 500 à 1 000	De 500 à 1 000
3	SANDEN MANUFACTURING EUROPE	Industrie	De 500 à 1 000	De 500 à 1 000
4	COMMUNE DE SAINT-MALO	Services	De 500 à 1 000	De 500 à 1 000
5	DÉPARTEMENT D'ILLE-ET-VILAINE	Services	De 200 à 500	De 500 à 1 000
6	DELTA DORE	Industrie	De 200 à 500	De 500 à 1 000
7	SABENA TECHNICS DNR	Industrie	De 500 à 1 000	De 200 à 500
8	BRETAGNE ANGLETERRE Irlande (Brittany Ferries)	Logistique/transports	De 200 à 500	De 200 à 500
9	ADAPEI 35	Services	De 100 à 200	De 200 à 500
10	THERMES MARINS DE ST MALO	Services	De 200 à 500	De 200 à 500
11	GUISNEL DISTRIBUTION SAS	Logistique/transports	De 200 à 500	De 200 à 500
12	COMMUNE DE DINARD	Services	De 200 à 500	De 200 à 500
13	ÉTABLISSEMENTS LE GUEVEL	Logistique/transports	Moins de 10	De 200 à 500
14	ST MALO DISTRIBUTION	Commerce	De 200 à 500	De 200 à 500
15	SEIFEL	Industrie	De 100 à 200	De 200 à 500
16	CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE	Services	De 100 à 200	De 200 à 500
17	LA POSTE	Services	Moins de 10	De 200 à 500
18	BIOCOOP	Logistique/transports	Moins de 10	De 200 à 500
19	CACHE CACHE	Commerce	Moins de 10	De 200 à 500
20	GROUPEMENT DES DEUX ABBAYES	Services	De 100 à 200	De 200 à 500
21	HOSPITALITE SAINT THOMAS DE VILLENEUVE	Services	Moins de 10	De 200 à 500
22	SÉCURITÉ PUBLIQUE - ILLE-ET-VILAINE	Services	De 100 à 200	De 200 à 500
23	CORA	Commerce	De 200 à 500	De 200 à 500
24	CARREFOUR HYPERMARCHÉS	Commerce	De 200 à 500	De 200 à 500
25	BIOMERIEUX SA	Industrie	Moins de 10	De 200 à 500

Tableau 46 : Les cinquante plus grands employeurs au 31/12/2021

Source : INSEE, Clap 2021



Sources : Base éco - Audiar, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023



Sources : Base éco - Audiar, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023

Illustration 46 : Localisation des 200 plus gros employeurs

	Raison sociale	Secteur	Effectif salarié	
			2008	2021
26	ÉTABLISSEMENTS DUTERTRE	Commerce	De 50 à 100	De 200 à 500
27	DIRECTION ZONALE AU RECRUTEMENT ET A LA FORMATION DE LA POLICE NATIONALE OUEST	Services	Moins de 10	De 200 à 500
28	LAITERIE DE SAINT MALO	Industrie	De 100 à 200	De 100 à 200
29	LYCÉE POLYVALENT JACQUES CARTIER	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
30	FONDATION PARTAGE ET VIE	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
31	FARMELE	Commerce	Moins de 10	De 100 à 200
32	OGEC ENSEMBLE LA MENNAIS DES LYCÉES CATHOLIQUES ST MALO	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
33	CAT LE DOMAINE ESPACE SOLEIL	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
34	PAULINE	Commerce	De 200 à 500	De 100 à 200
35	FONDATION DE L'ARMÉE DU SALUT	Services	De 20 à 50	De 100 à 200
36	PREMIER TECH EAU ET ENVIRONNEMENT	Industrie	De 100 à 200	De 100 à 200
37	OGEC	Services	Moins de 10	De 100 à 200
38	TINTEDIS	Commerce	De 100 à 200	De 100 à 200
39	HÔTEL LA FALAISE DINARD	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
40	LEROY MERLIN FRANCE	Commerce	De 200 à 500	De 100 à 200
41	COMPAGNIE DES PÊCHES PRODUCTION	Industrie	Moins de 10	De 100 à 200
42	SOC DE COURTAGE ET DE DIFFUSION	Industrie	De 100 à 200	De 100 à 200
43	COMBOURG DISTRIBUTION	Commerce	De 100 à 200	De 100 à 200
44	CA DU PAYS DE SAINT MALO AGGLOMÉRATION	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
45	FAURECIA AUTOMOTIVE COMPOSITES	Industrie	Moins de 10	De 100 à 200
46	LYCÉE TECHNOLOGIQUE MAUPERTUIS	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
47	LYCÉE DES MÉTIERS HÔTELLERIE ET RESTAURATION	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
48	LABORATOIRE DE LA MER	Industrie	De 50 à 100	De 100 à 200
49	ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE	Services	De 100 à 200	De 100 à 200
50	POLICE NATIONALE DE SAINT MALO	Services	De 100 à 200	De 100 à 200

Tableau 47 : Les cinquante plus grands employeurs au 31/12/2021 (suite)

Source : INSEE, Clap 2021

Plusieurs secteurs économiques stratégiques

Les activités touristiques

La destination touristique Saint-Malo / Baie du Mont-Saint-Michel est la deuxième de Bretagne pour l'emploi directement lié au tourisme. 4 162 emplois salariés privés en hébergement et restauration sont comptabilisés en 2021 soit 10 % des emplois salariés du Pays de Saint-Malo. Après le choc de la crise sanitaire, chaque intercommunalité est revenue à un niveau d'établissements et d'effectifs équivalent ou même supérieur à 2019.

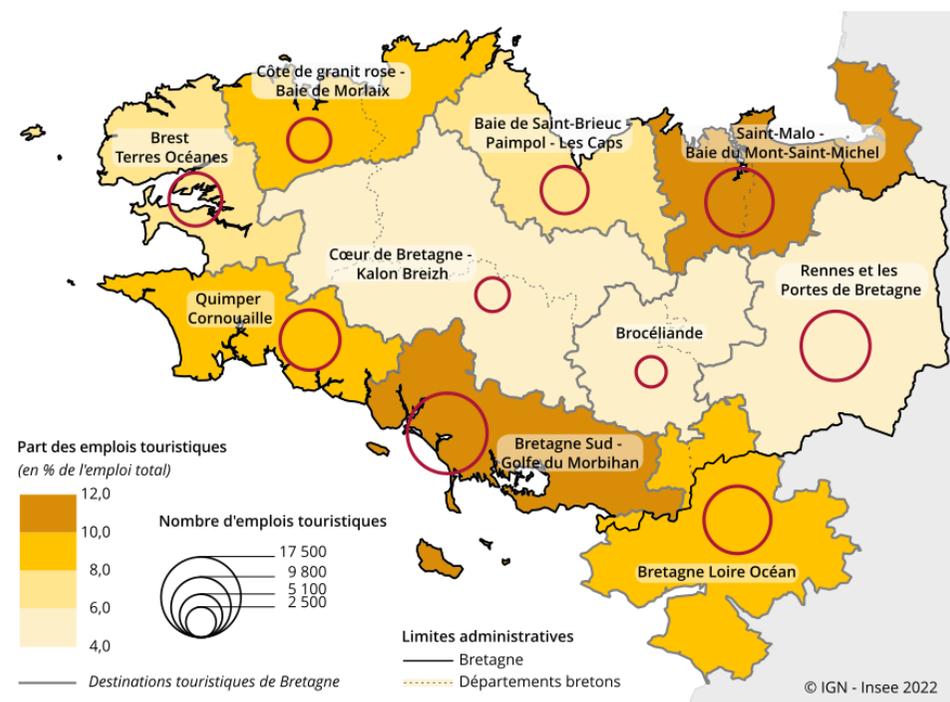


Illustration 47 : Nombre d'emplois directement liés au tourisme et part dans l'emploi total par destination touristique en 2019

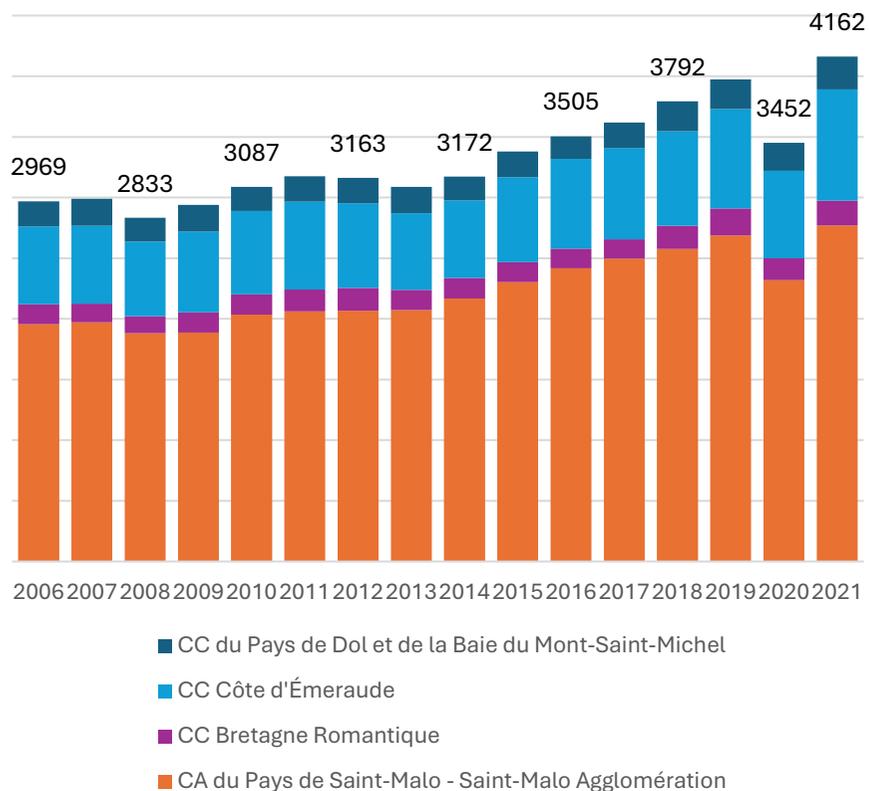


Figure 72 : Effectifs salariés dans les domaines de l'hébergement et la restauration
Source : ACOSS

L'offre d'hébergement touristique est naturellement en lien avec à l'attractivité du littoral et la densité des sites d'intérêt et des équipements de tourisme.

Cette offre diminue en fonction de l'éloignement du littoral avec quatre grands secteurs géographiques : ① le secteur touristique, ② le secteur rétro-littoral ③ le secteur rétro-littoral éloigné, ④ la campagne du grand bassin rennais et la vallée de l'Ille : voir carte page suivante

Site et équipements de loisirs	Nombre de visiteurs	Intercommunalité
Grand Aquarium de Saint-Malo	307 540	Saint-Malo agglomération
Cobac Parc et Aqua'Fun Park	53 600	CC Bretagne Romantique
Petit train touristique de Saint-Malo	49 099	Saint-Malo agglomération
Château de Combourg	18 000	CC Bretagne Romantique
Usine Marémotrice de la Rance	17 804	CC Côte d'Émeraude
Corsaire Aventure	16 300	Saint-Malo agglomération
Malouinière de la Ville Bague	11 350	Saint-Malo agglomération
Atelier du Verre	10 800	Saint-Malo agglomération
Ferme Marine	9 038	Saint-Malo agglomération
Maison de la Baie du Mont-Saint-Michel	8 100	CC PDDBMSM
Musée Manor Jacques Cartier	6 017	Saint-Malo agglomération
Atelier Manoli - Musée et Jardin	5 759	CC Côte d'Émeraude
Mémorial 1939-1945	2 452	Saint-Malo agglomération
Échappée Malouine	800	Saint-Malo agglomération
Maison natale de Sainte Jeanne Jugan	400	Saint-Malo agglomération

Tableau 48 : Fréquentation des principaux sites et équipements touristiques en 2021
Source : CRT 35

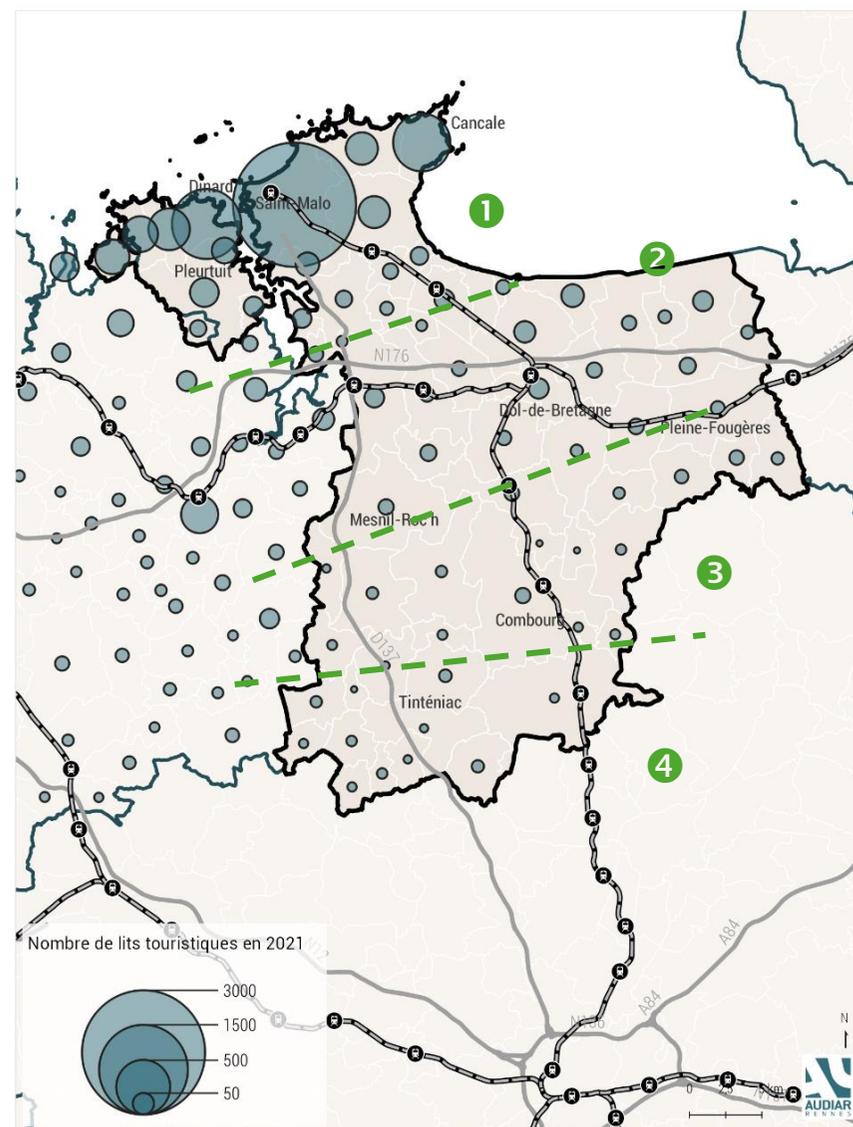
En 2018, une enquête de fréquentation a été menée par Tourisme Bretagne auprès des usagers des Véloroutes. 2 000 km de Véloroutes et 5,4 millions de sorties réalisées en 2018 soit 21% de plus en 5 ans. Si les piétons demeurent les plus nombreux à profiter de ces itinéraires (73 % des usagers), le nombre de sorties cyclistes progresse de 41 %, signe d'un véritable engouement pour le vélo, mais aussi de la démocratisation des vélos à assistance électrique (VAE)

Intercommunalités	Nombre de lits marchands
CC de la côte d'Émeraude	19 142
CC Bretagne Romantique	2 582
CC du pays de Dol et de la Baie du Mont St Michel	9 182
Saint-Malo Agglomération	40 325
C. du pays de Saint-Malo	71 231



Tableau 49 : L'offre en hébergements touristiques marchands en 2021 par intercommunalités

Source : Tourisme Bretagne



Sources : Pôle Observatoire & Développement - Tourisme Bretagne - Décomptes des lits déclarés via la taxe de séjour, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023

Illustration 48 : Répartition de l'offre d'hébergement touristique sur le territoire par commune

Les activités productives : le poids de l'industrie et de la construction

Fin 2022, les activités dites productives intégrant les activités industrielles et de la construction, emploient 12 708 emplois salariés privés dans le Pays de Saint-Malo. Depuis 2015, les effectifs ont augmenté de 1 466 emplois salariés ; le secteur de la construction ayant créé quant à lui seul 887 emplois salariés.

L'économie productive concentre 30 % des emplois salariés privés du Pays de Saint-Malo.

	Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	Fabrication électronique, informatiques ; machines et de matériel de transport	Industrie chimique et pharmaceutique	Fabrication de produits en caoutchouc, en plastique et métalliques	Autres industries	Construction
Saint- Malo Agglomération	979	467	1 074	774	784	2 121
CC Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel	118	-	84	74	83	622
CC Bretagne Romantique	84	1 222	214	308	216	748
CC Côte d'Émeraude	698	725	218	118	274	703
C. du pays de Saint-Malo	1 879	2 414	1 590	1 274	1 357	4 194

Tableau 50 : Nombre d'emplois salariés privés par activité principale exercée dans le domaine productif fin 2022
Source : ACOSS

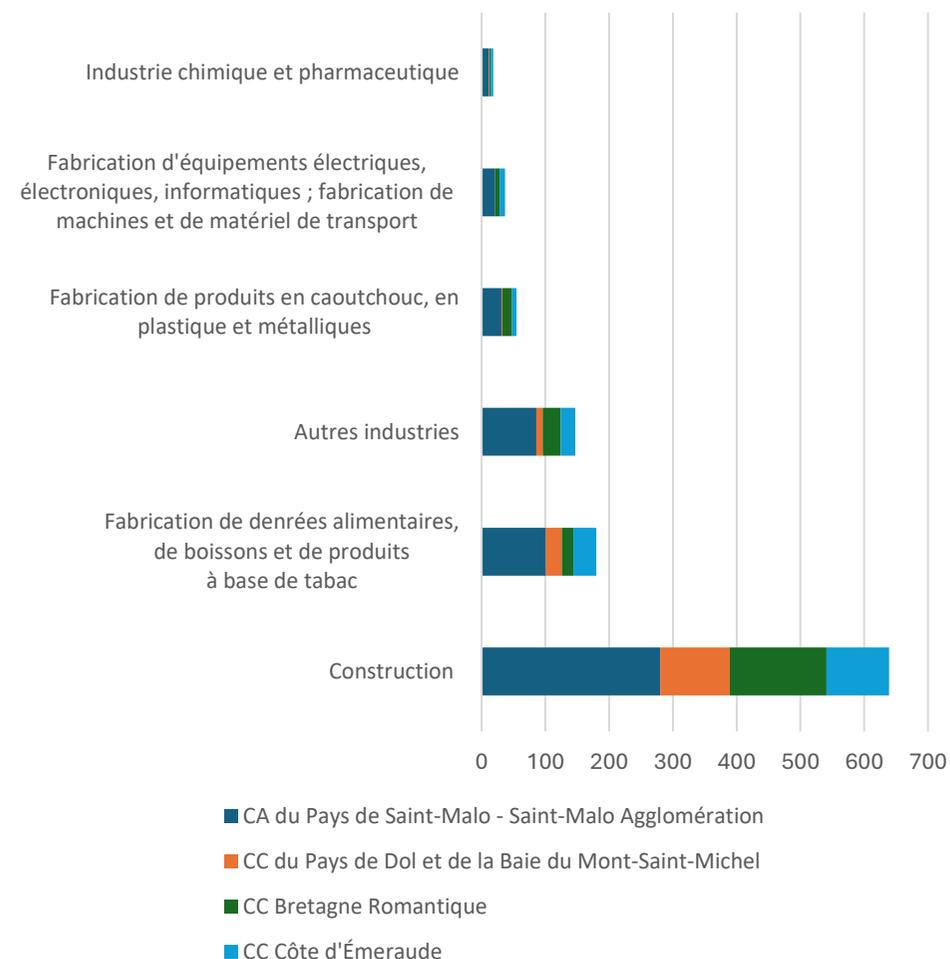


Figure 73 : Nombre d'établissements par activité principale exercée dans le domaine productif fin 2022

Source : ACOSS

Fin 2022, le domaine de la construction et l'industrie agro-alimentaires sont les secteurs comptant le plus d'établissements.

Les activités commerciales

L'offre commerciale

Le pays de Saint-Malo compte 2 824 locaux commerciaux en 2023 soit 24,6 % des commerces d'Ille-et-Vilaine.

La densité commerciale du pays de Saint-Malo souligne l'importance du commerce de détail dans l'économie locale. Avec 163 commerces pour 10 000 habitants en moyenne, la densité commerciale du pays dépasse de 55 % la moyenne départementale. L'écart est encore plus important pour le secteur hébergement-restauration. Ces chiffres traduisent à la fois l'attractivité commerciale du territoire et son caractère touristique.

Les écarts de densité commerciale selon les intercommunalités du territoire sont particulièrement élevés. Les densités de Saint-Malo Agglomération et CC Côte d'Émeraude, environ deux fois plus élevées que la moyenne départementale, expriment la forte attractivité commerciale exercée par ces territoires ainsi que leur caractère touristique. La CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel affiche une densité commerciale également supérieure à la moyenne de l'Ille-et-Vilaine du fait d'une forte présence du secteur Hébergement-Restauration. Sa densité en commerces non alimentaire est faible (38 pour 10 000 habitants). La densité commerciale de Bretagne Romantique est la plus faible du Pays de Saint-Malo avec 70 commerces pour 10 000 habitants contre une moyenne de 163. Ce constat concerne les 3 grands secteurs du commerce (alimentaire, non alimentaire et hébergement-restauration).

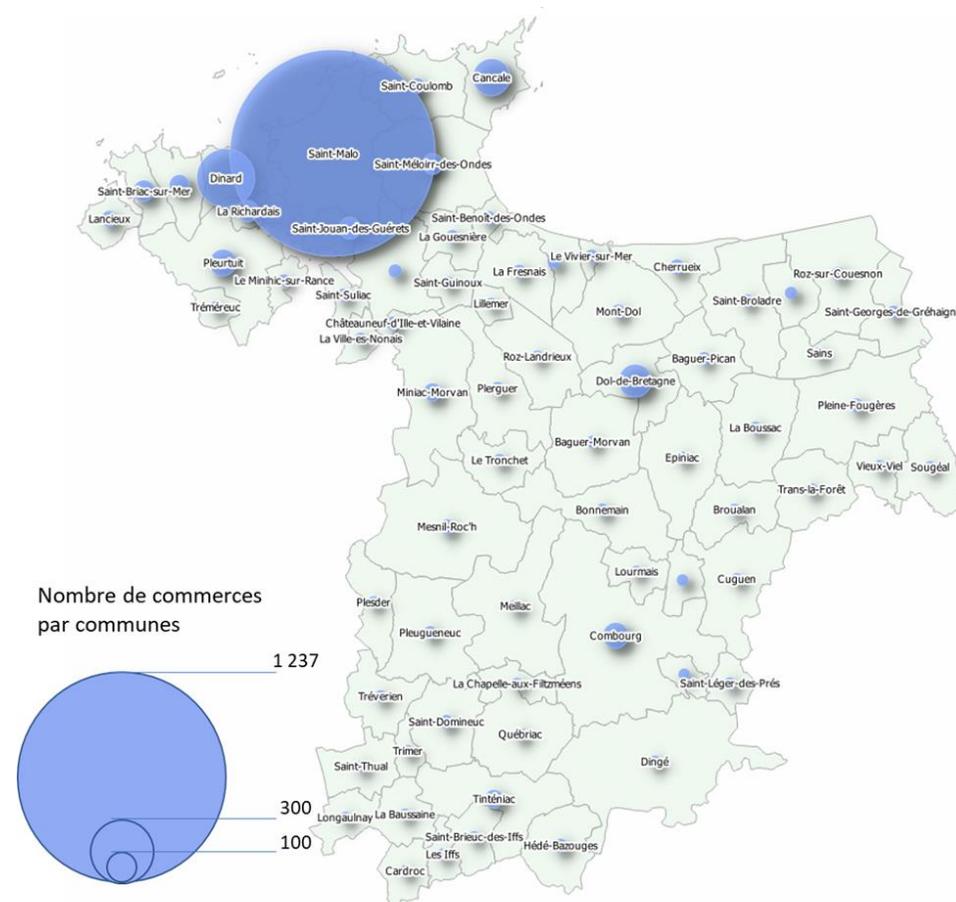


Illustration 49 : Les activités commerciales
Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

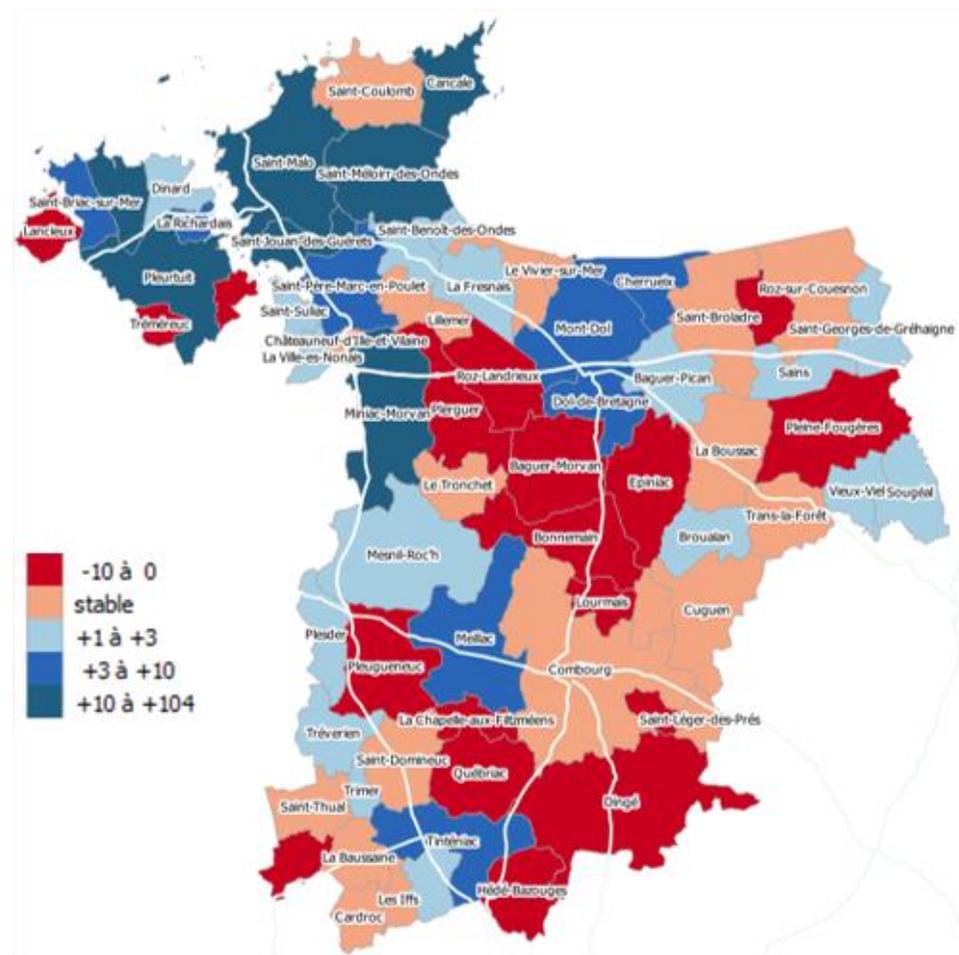


Illustration 50 : Évolution du nombre de locaux commerciaux par commune 2018-2023
Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

209 grandes et moyennes surfaces (commerces de 300 m² et plus), toutes activités confondues, sont présentes sur le Pays de Saint-Malo ; elles représentent 20,5 % de l'offre départementale. Elles occupent une surface commerciale de **260 339 m²** en 2023, soit 19,1 % du cumul départemental.

Le plancher commercial est principalement occupé par les activités hyper/supermarchés et équipement de la maison.

Une taille moyenne de 1 246 m² par établissement légèrement inférieure à la norme départementale (1 335 m²), en particulier pour le non-alimentaire (1 130 m² pour 1 267 m²), l'alimentaire étant dans la moyenne départementale (1 553 m² contre 1 525 m²).

En revanche, la densité commerciale des GMS est largement supérieure à la moyenne départementale : 1 504 m² pour 1 000 habitants contre 1 252 m² en Ille-et-Vilaine (tous secteurs confondus). Par secteur :

- Une présence de l'offre alimentaire en GMS (512 m² pour 1 000 habitants) plus élevée que la moyenne départementale (377 m²)
- Une offre en non alimentaire également plus élevée que le niveau départemental (992 m² contre 875 m²), quel que soit le segment de produits.

L'offre commerciale des GMS a augmenté de gain 23 179 m² depuis 2018, soit +10 % (contre +6 % moyenne départementale). La croissance est plus importante en alimentaire (+11 %), qu'en non alimentaire (+9%) du fait principalement du développement de l'offre en alimentaire spécialisé, tendance conforme à la moyenne départementale. À noter la croissance de l'offre en équipement de la personne (+10 %), alors que l'offre départementale tend à décroître (-2%). On compte + 31 établissements de 300 m² ou plus dans le Pays de Saint-Malo en cinq ans.

Par intercommunalité :

- Saint-Malo Agglomération, avec 120 GMS, concentre 55 % du plancher commercial du Pays.
- CC Côte d'Émeraude héberge 23 % de la surface commerciale du pays dans ses 49 GMS.
- CC Bretagne Romantique dispose de 23 GMS (12 % de la surface) et la CC Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel, 17 (10 % de la surface).

La densité commerciale en grandes surfaces est près de deux fois plus importante au sein de la CC Côte d'Émeraude et Saint-Malo Agglomération que sur la CC Bretagne romantique et CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel. L'écart est particulièrement net sur les grandes surfaces non alimentaires.

L'évolution du plancher commercial du territoire entre 2018 et 2023 s'appuie principalement sur le développement de l'offre sur la CC Côte d'Émeraude (+11 151 m², soit 48 % de la croissance) et à Saint-Malo Agglomération (+6 999 m², soit 30 %).

L'offre en m² de GMS présente sur la CC Côte d'Émeraude a augmenté de 23 % entre 2018 et 2023. La CC Bretagne romantique a également connu une forte augmentation de son offre (+15 %) sur la période. Le poids de Saint-Malo Agglomération recule (de 58 à 55 %) entre 2018 et 2023 quand Côte d'Émeraude voit le sien augmenter (de 20 à 23%).

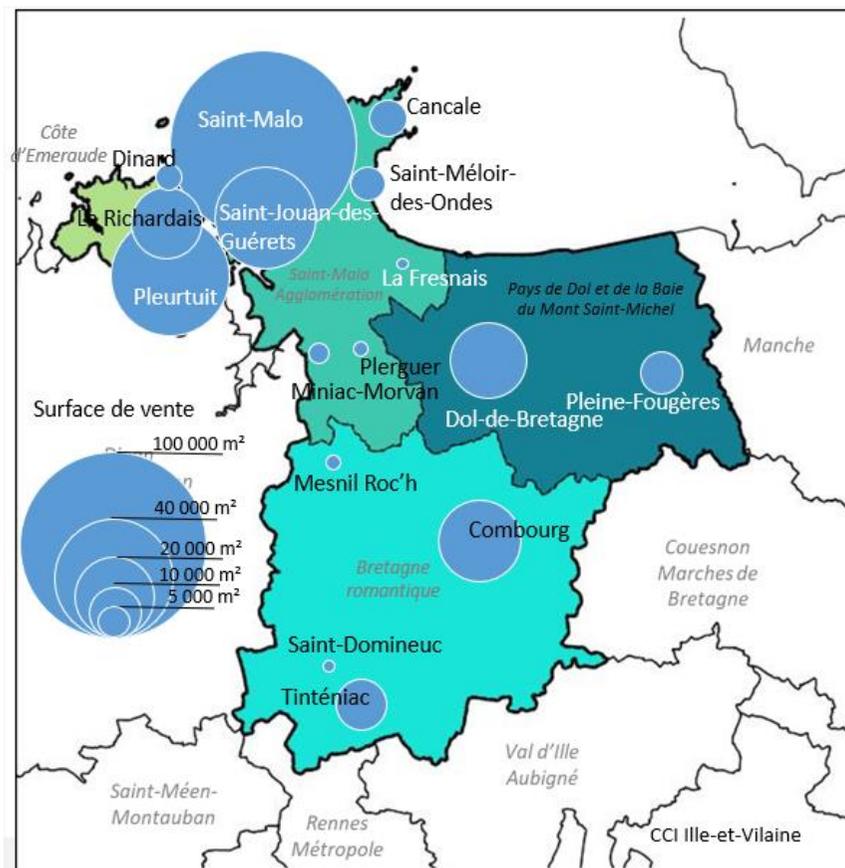


Illustration 51 : Localisation des grandes et moyennes surfaces commerciales dans le Pays de Saint-Malo en 2022

Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

Le chiffre d'affaires

En 2022, sur le périmètre du Pays de Saint-Malo, le chiffre d'affaires estimé des commerces est de : **1 043 M€** soit **16,1% du chiffre d'affaires breillien**.

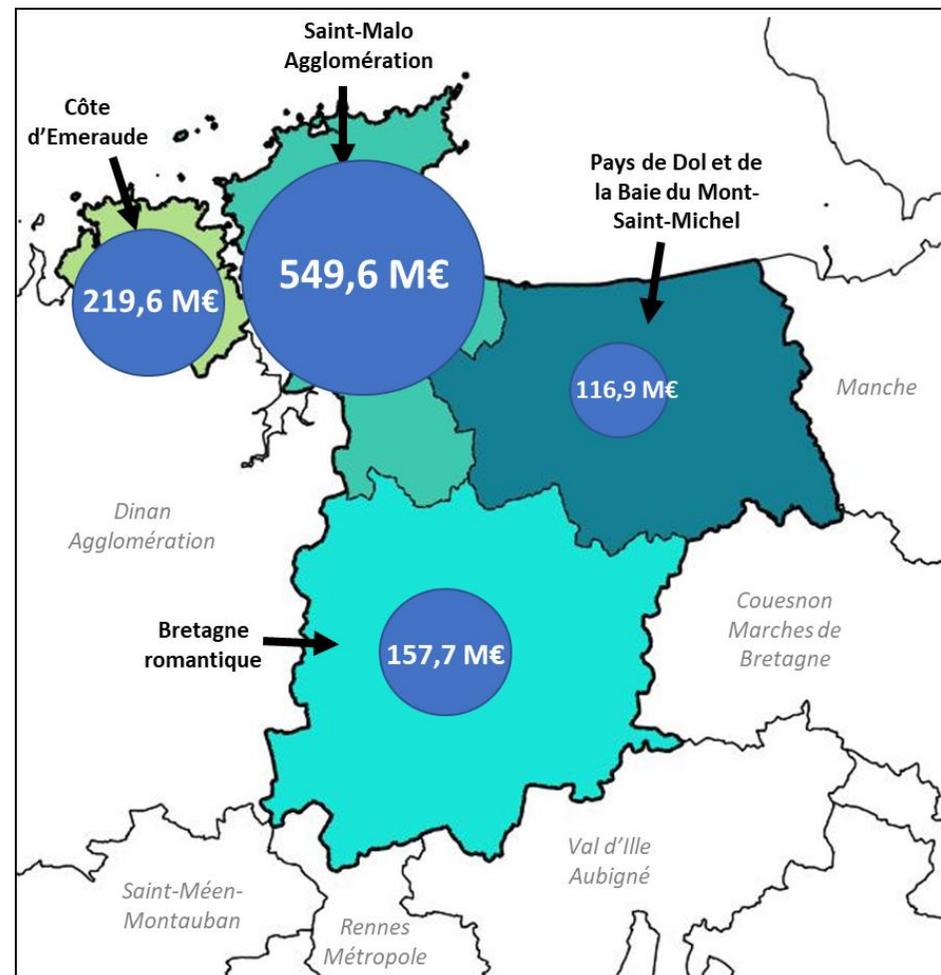


Illustration 52 : Répartition du chiffre d'affaires par intercommunalité en 2023

Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

Entre 2018 et 2022, le chiffre d'affaires des commerces du Pays de Saint-Malo a augmenté de 5 % soit un rythme annuel moyen de 1,2 % soit une évolution du chiffre d'affaires en deçà de l'accroissement des dépenses des ménages du Pays (+7,7 %).

Malgré une hausse de l'offre commerciale présente sur le territoire (+ 113 commerces supplémentaires hors HCR +7,2 %, + 23 179 m² de GMS supplémentaires, +10 %) entre début 2018 et début 2023

Le taux de croissance du chiffre d'affaires du territoire est légèrement plus élevé que la moyenne départementale (+4,4 %), soit un taux annuel moyen de 1,1 %.

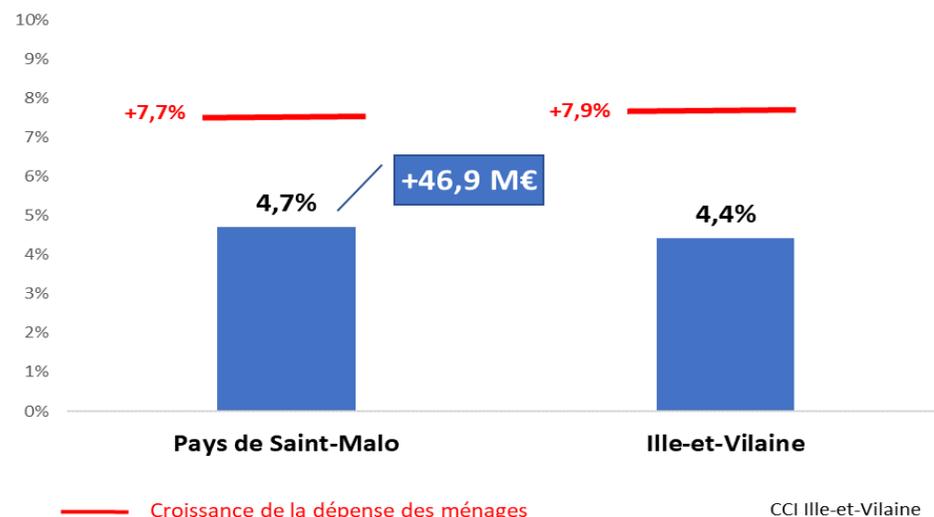


Figure 74 : Évolution du chiffre d'affaires 2018-2022

Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

Entre 2018 et 2022, l'évolution du chiffre d'affaires des commerces du Pays de Saint-Malo n'a pas connu le même rythme selon les Communautés de communes :

- la CC Côte d'Émeraude se singularise avec une hausse significative de son activité commerciale (+ 23 %) ;
- la CC Bretagne Romantique fait également preuve de dynamisme (+13 %),
- tandis que Saint-Malo Agglomération se stabilise (-1%),
- et la CC Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel enregistre un recul de son chiffre d'affaires.

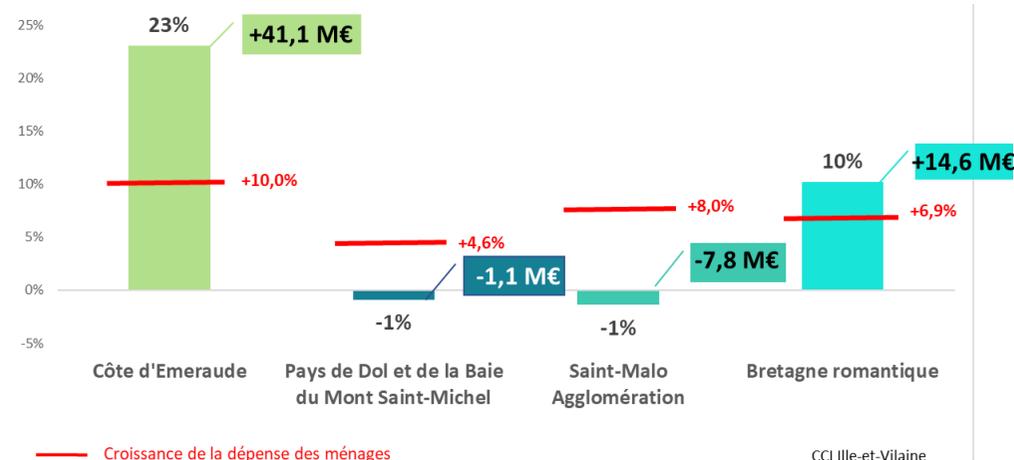


Figure 75 : Évolution du chiffre d'affaires par intercommunalité 2018-2022

Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

Le chiffre d'affaires est dominé par l'alimentaire sur l'ensemble des intercommunalités. Les structures de chiffre d'affaires à Saint-Malo Agglomération et sur la CC Côte d'Émeraude sont significativement proches de la moyenne départementale. Par ailleurs, la place des activités non alimentaire y est plus importante, compte tenu d'une offre commerciale plus étoffée comparativement dans les CC Bretagne Romantique et Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel qui disposent d'un appareil commercial plus orienté achats de proximité.

Entre 2018 et 2022, des évolutions structurantes dans l'activité commerciale du Pays de Saint-Malo ont été observées :

- Une hausse significative du chiffre d'affaires en produits alimentaires,
- Un fort développement des activités bricolage-jardinage fleurs,
- Un recul des activités équipement de la personne et sport-biens culturels, recul conforme à la tendance départementale.

Les évolutions contrastées du chiffre d'affaires selon les familles de produits et les intercommunalités qui s'appuient à la fois sur une évolution des comportements d'achats des ménages et sur une évolution de l'appareil commercial du territoire.

Entre 2018 et 2022, trois éléments marquants dans l'évolution de la structure du chiffre d'affaires des commerces du territoire :

- Un recul de la part des généralistes dans le chiffre d'affaires global des commerces du territoire, en particulier pour les hypermarchés : -2,3 points de pourcentage, moyenne départementale : -0,7 point,
- La croissance du poids des grandes surfaces spécialisées : +2,5 points de pourcentage (moyenne Ille-et-Vilaine -0,9 point),
- Un léger renforcement de la part du commerce traditionnel (moins de 300 m²) + 0,9 point, tendance inverse à la moyenne du département (-0.2 point).

La polarité dominante (Saint-Malo) concentre plus de 40 % de l'activité commerciale du territoire. L'activité commerciale reste par ailleurs fortement localisée sur le littoral (69% de l'activité commerciale). Quant à des polarités comme Dol-de-Bretagne, Combourg et Tinténiac, elles exercent une fonction commerciale plus locale.

Les dix polarités figurant sur la carte concentrent 93 % de l'activité commerciale du territoire.

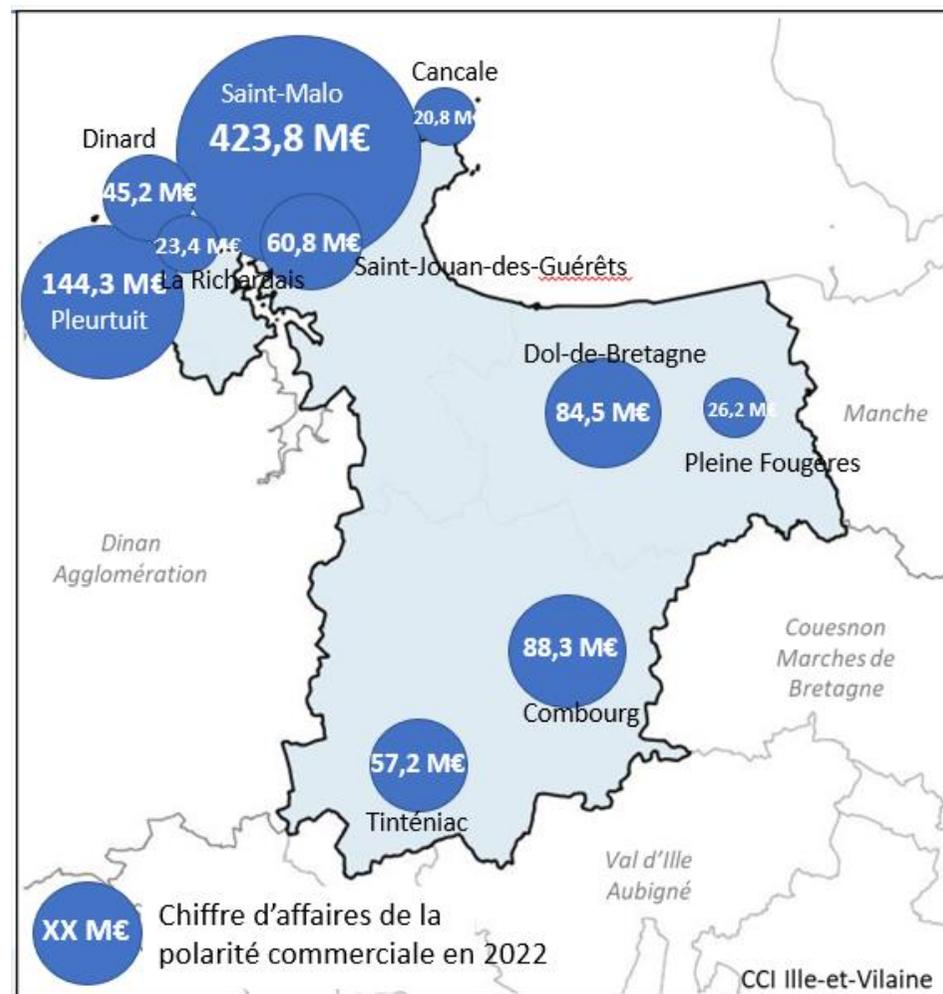


Illustration 53 : Les dix polarités commerciales principales du Pays de Saint-Malo en chiffre d'affaires en 2022

Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

Enfin, concernant l'évasion commerciale, elle se révèle limitée avec 5 % des dépenses des ménages effectuées dans les communes du Pays de Rennes en 2022 et 8 % sur internet. Il convient de souligner que le chiffre d'affaires du commerce en ligne a doublé par rapport à 2017.

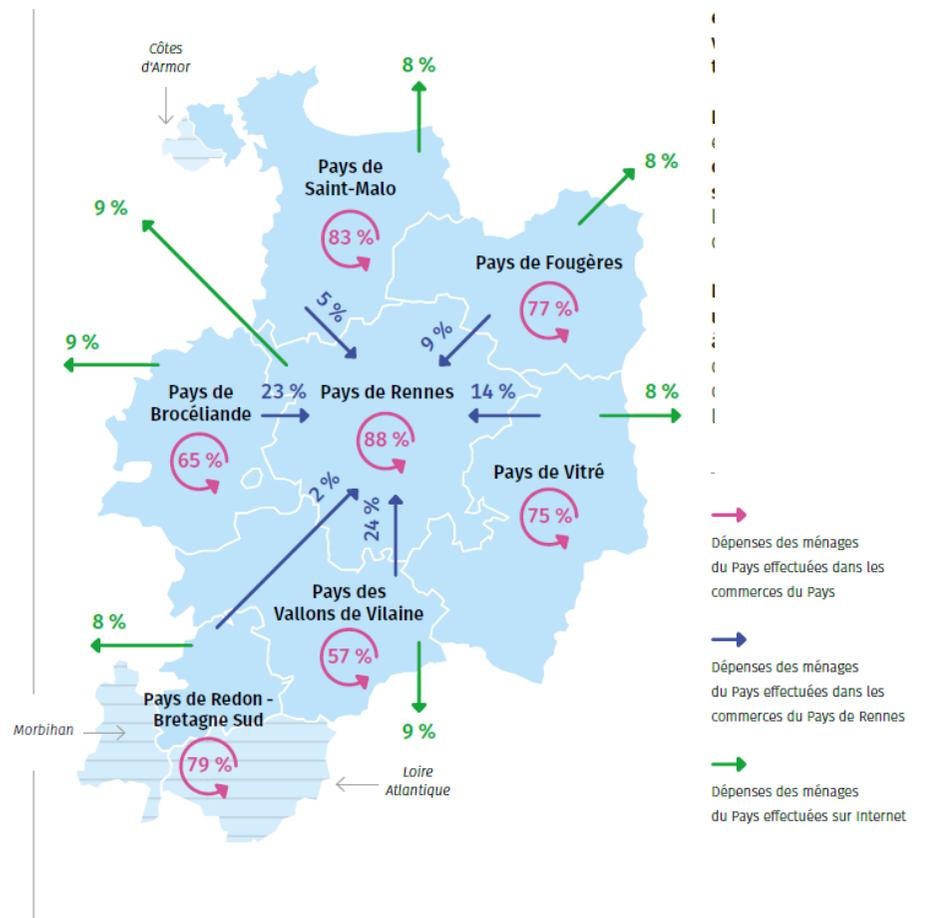


Illustration 54 : Répartition des dépenses des ménages en 2022
Source : CCI d'Ille-et-Vilaine

L'emploi salarié dans le commerce de détail

6 000 emplois salariés privés dans le commerce de détail ont été comptabilisés fin 2021, positionnant ainsi le Pays de Saint-Malo au 2e rang des Pays d'Ille-et-Vilaine.

La croissance annuelle des emplois dans le commerce a été de 1,95 % entre 2010 et 2021 contre 1,58 % pour le reste de l'emploi salarié privé et 0,7 % pour la population. Ainsi, le développement du commerce a évolué trois fois plus rapidement que la démographie. La CC Côte d'Émeraude se détache nettement quant à la croissance de ce secteur.

Le Pays de Saint-Malo a une dynamique nettement plus élevée que ses territoires voisins (Rennes et Dinan).

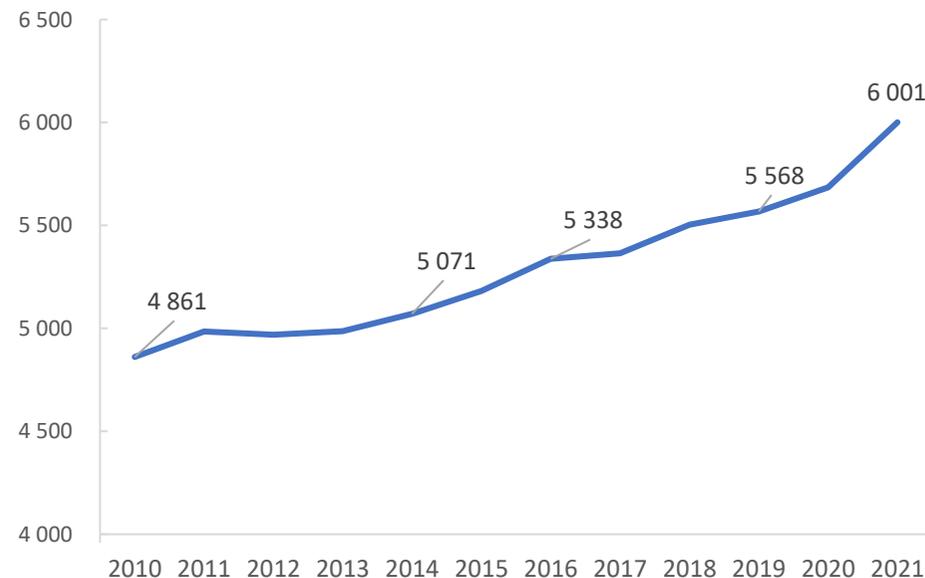


Figure 76 : Évolution 2010-2021 des emplois salariés privés dans le secteur du commerce de détail
Source : Acoos

SURFACES DE VENTE DES COMMERCE DE PLUS 300 M² - FIN 2021 (LIMITES DÉPARTEMENTALES)

EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS DANS LE SECTEUR DU COMMERCE DE DÉTAIL, FIN 2021 (HORS CHR - LIMITES DÉPARTEMENTALES)

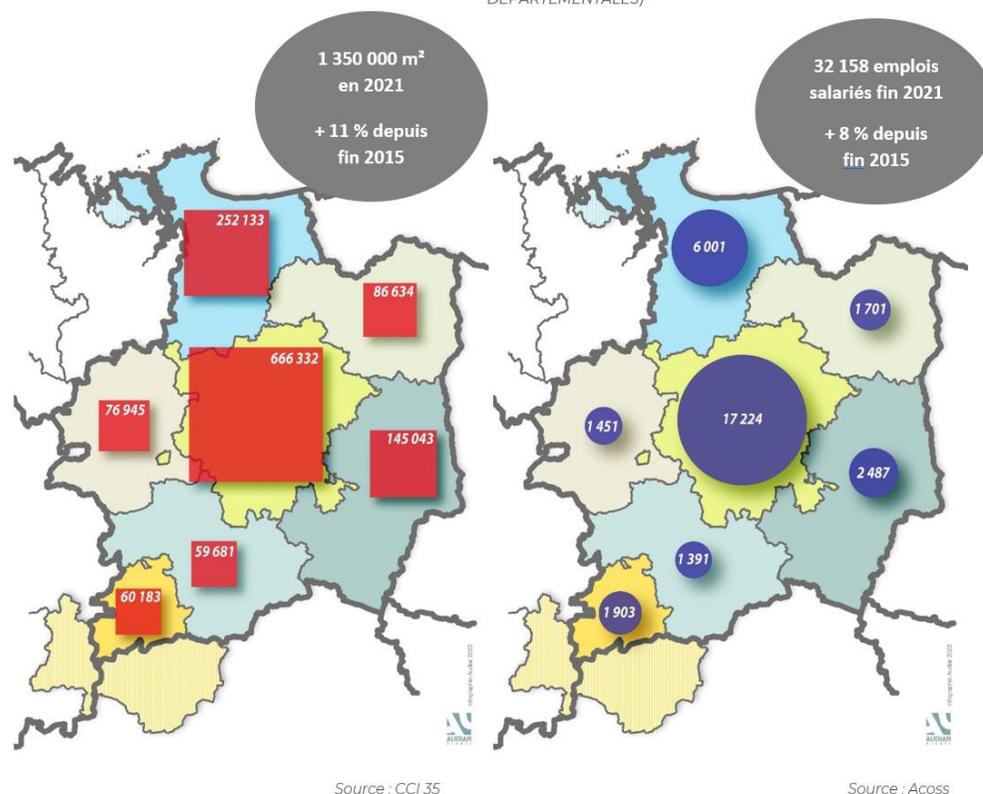


Illustration 55 : Emplois salariés privés dans le commerce de détail et surfaces de vente hors hôtel-café-restaurant en 2021 en Ille-et-Vilaine

Source : ACOSS

Sur le plan du commerce de détail, deux intercommunalités tirent la dynamique depuis 2010 : les CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel et de la Côte d'Émeraude. Cette dernière bénéficie du développement de la zone commerciale Cap Émeraude.

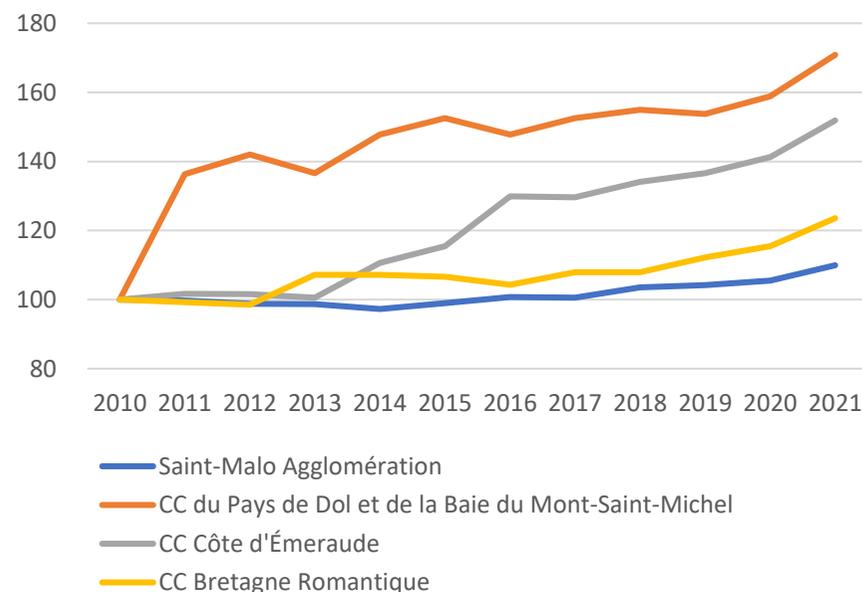


Figure 77 : Évolution de l'emploi salarié privé dans le commerce de détail hors HCR par intercommunalité (base 100 en 2010)

Source : ACOSS.

Les dynamiques par grand type de commerce illustrent un mouvement de profonde mutation du commerce de détail :

- L'équipement de la personne ne subit pas de pertes alors que le contexte national a vu des restructurations au sein des réseaux de grandes enseignes (habillement, sport). Est-ce durable ?
- Le commerce alimentaire spécialisé est très dynamique sur la période récente. Est-ce l'impact de la croissance démographique couplée à l'attractivité touristique ?
- Les grandes surfaces alimentaires sont en développement.
- Les commerces généralistes, de petites surfaces et supérettes ainsi que les commerces culture/loisirs recréés de l'emploi entre 2015-2021 après des pertes sur la période précédente.
- Le commerce hors magasin progresse entre 2015 et 2021 (e-commerce).
- L'équipement de la maison progresse dans un contexte national tendu pour les enseignes.

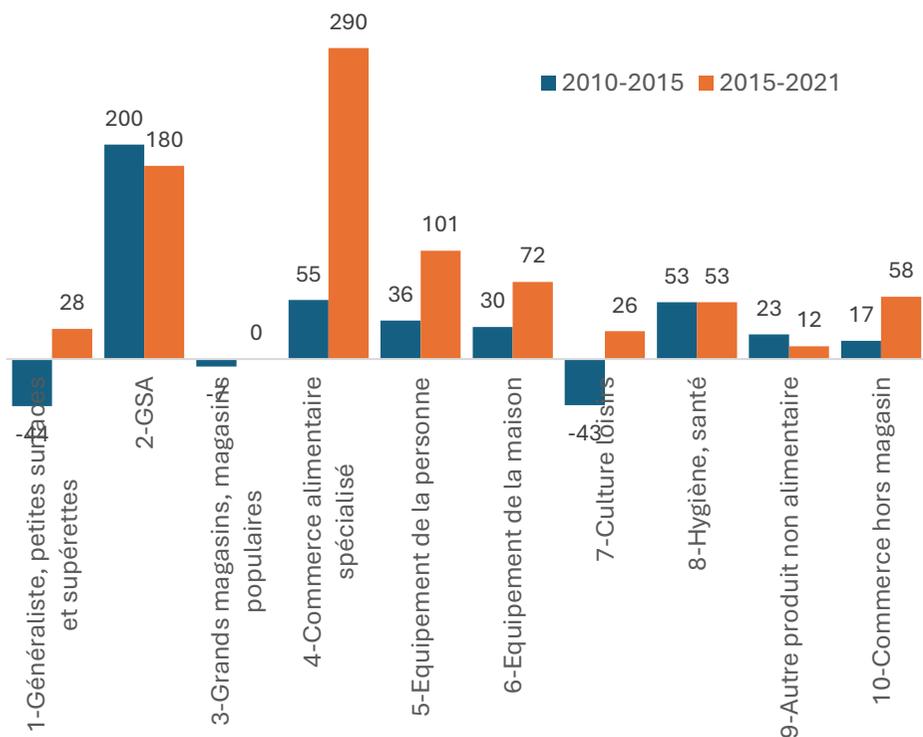


Figure 78 : Commerce de détail : gains des emplois salariés privés Pays de Saint-Malo (Hors CHR)
Source : ACOSS

74 % de ces surfaces ont été autorisées sur seulement trois années (2011, 2012 et 2013) pour l'accueil des enseignes Leroy Merlin, l'ensemble commercial de Cap Émeraude et l'ensemble commercial Terre Esnault à Pleurtuit, l'ensemble commercial La Grassinnais à Saint-Malo.

Près de la moitié des surfaces autorisées s'est concentrée sur le secteur de Saint-Malo/Dinard. Pleurtuit contre un quart à Saint-Malo.

Les sites de flux au SCoT (zones commerciales) ont capté près de 90 % des surfaces commerciales autorisées en CDAC/CNAC des 10 dernières années

L'analyse des PC à destination de commerce (détail et gros) confirme ces répartitions géographiques.

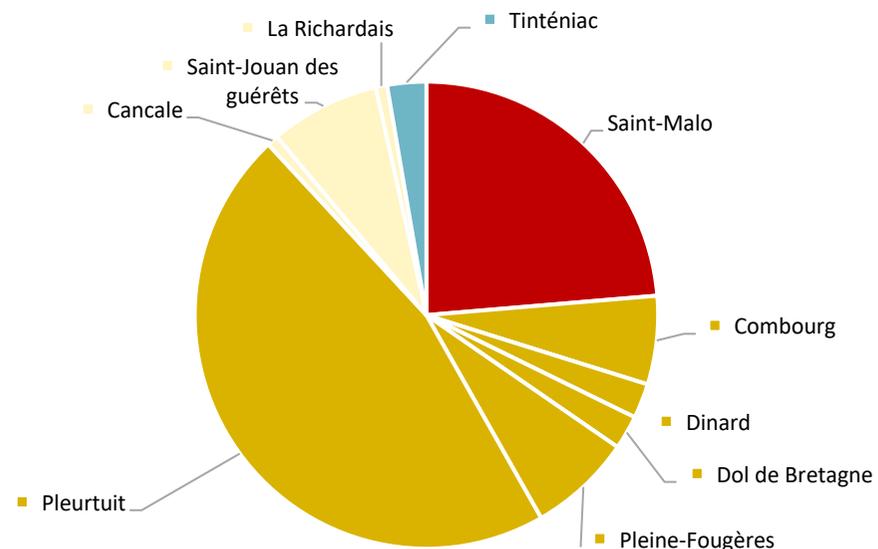


Figure 79 : Répartition des surfaces autorisées CDAC/CNAC 2009-2022 selon l'armature territoriale du SCoT de 2017

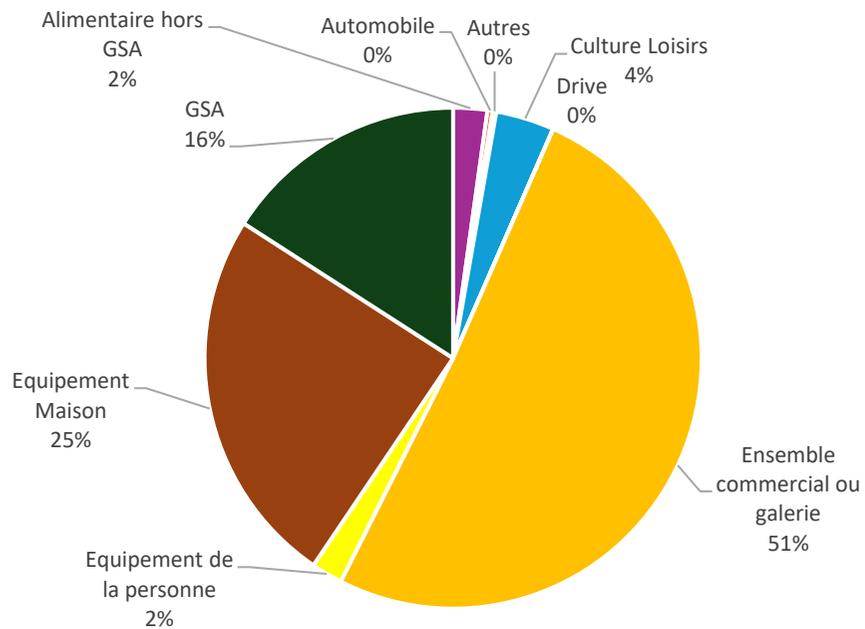


Figure 80 : Répartition des surfaces autorisées CDAC/CNAC 2009-2022 selon la nature du commerce.

Source : relevé AUDIAR, suivi des décisions CDAC CNAC par l'AUDIAR.

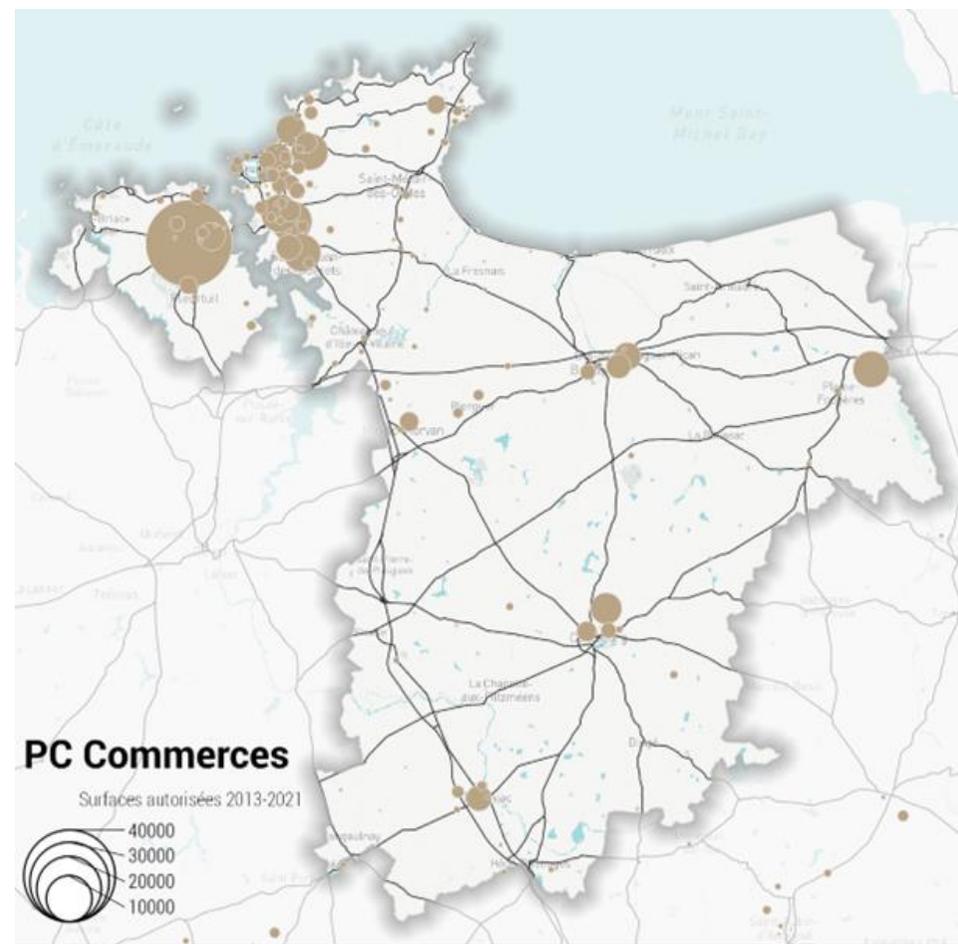


Illustration 56 : Localisation des PC commerce (détail et gros) entre 2013 et 2021

Source : Sitadel

Les activités maritimes

Plus de 910 établissements dans le Pays de Saint-Malo s'adressent totalement ou du moins pour 25% de leur activité au secteur maritime.

La filière de la pêche et de l'aquaculture y tient une place particulière, comme dans beaucoup de pays côtiers, en tant que principal secteur économique maritime pour son nombre d'emplois : 1974.

Le territoire se distingue par le poids des activités utilisant des actifs marins dans leurs productions comme Timac Agro, mais également pour les activités de bien-être lié à la mer (exemple : Thermes marins) et par la présence de Brittany Ferries dont le personnel en mer est recensé.

Le secteur nautique se positionne en cinquième position en termes d'emplois, avec un total de 574 emplois.

Entre 2016 et 2019, le Pays de Saint-Malo a gagné 262 emplois maritimes et affiche donc une croissance de 4,7%. Les 5 855 emplois totaux font du territoire le 4e pays le plus tourné vers la mer de Bretagne derrière Brest, Lorient et la Cornouaille.

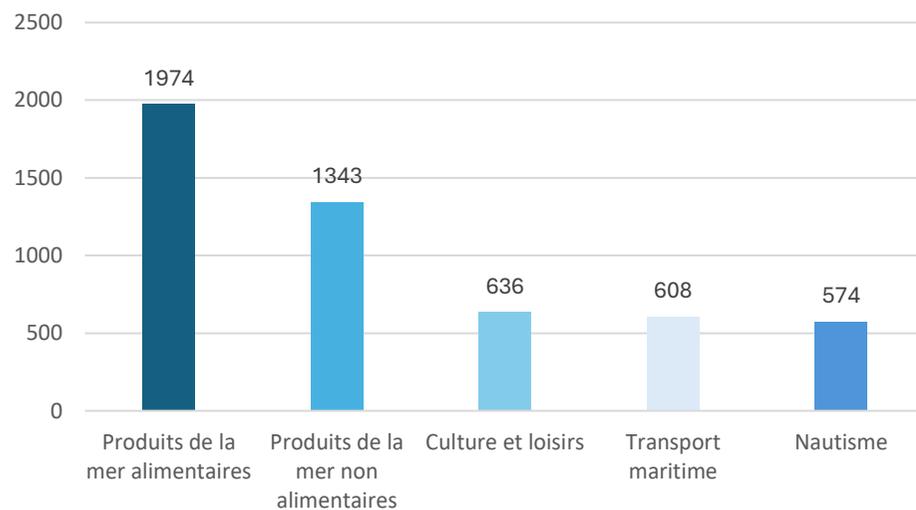


Figure 81 : Emplois dans les principaux domaines maritimes du Pays de Saint-Malo

Source : Agences d'urbanisme et CCI Bretagne



Illustration 57 : L'emploi maritime en Bretagne par pays en 2020

Source : Agences d'urbanisme et CCI Bretagne

Établissement	Commune	Activité maritime	Effectif au 31.12.2019
Timac Agro	Saint-Malo	Produits de la mer non alimentaires	545
Bretagne Angleterre Irlande SAD	Saint-Malo	Transport maritime	442
Thermes marins de Saint-Malo	Saint-Malo	Culture et loisirs	254
Compagnie des pêches production	Saint-Malo	Produits de la mer alimentaires	171
Thermes marins de Saint-Malo	Saint-Malo	Culture et loisirs	170

Tableau 51 : Principaux établissements maritimes

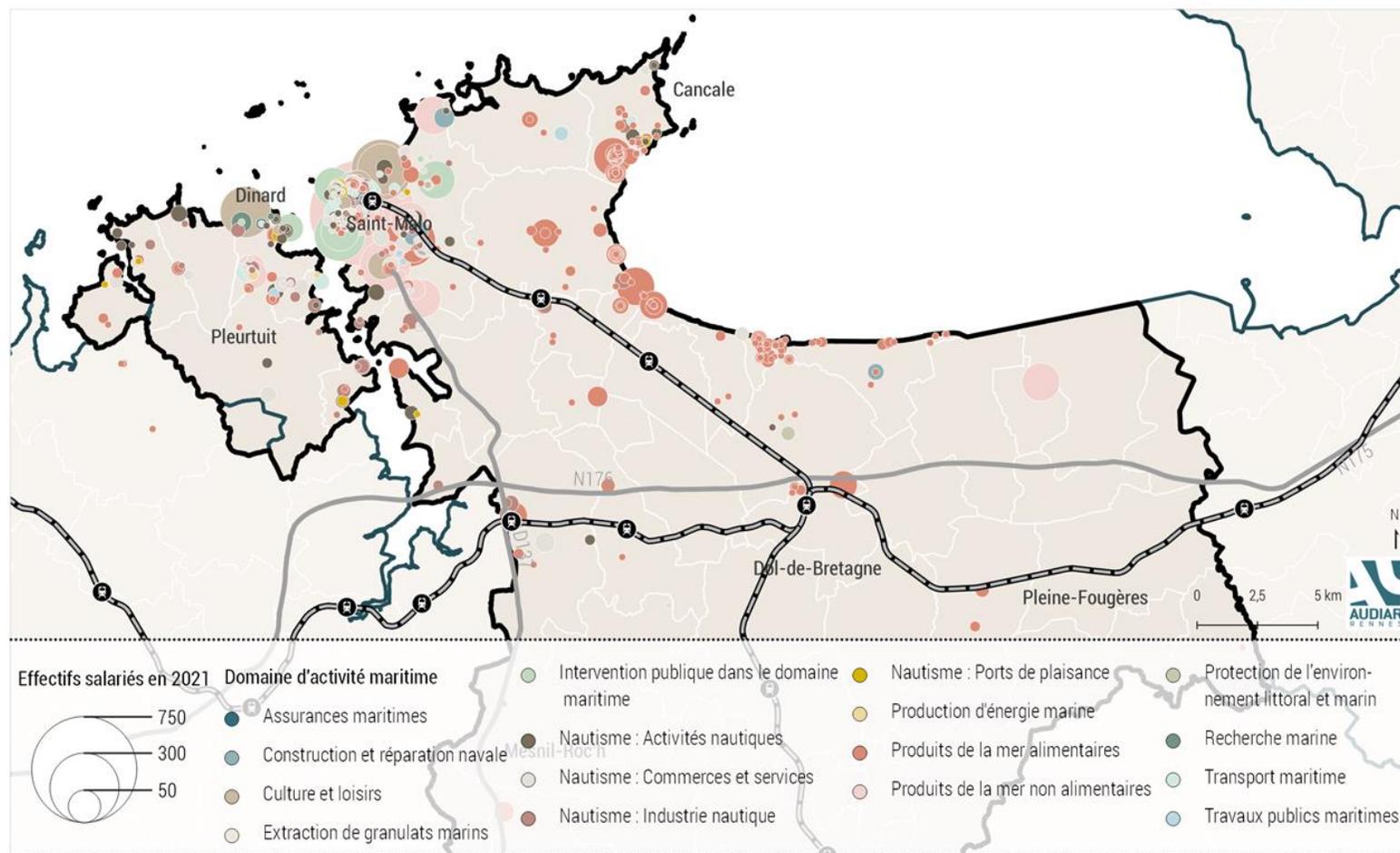
Source : Agences d'urbanisme et CCI Bretagne

Note : les Thermes marins de Saint-Malo présentent deux SIRET différents.

Logiquement, les emplois liés à la mer se concentrent principalement à proximité du littoral et des infrastructures portuaires, offrant ainsi un environnement propice à l'exercice de leurs activités.

Dans les territoires plus éloignés de la côte, des activités maritimes sont également présentes particulièrement dans les zones artisanales. La construction et l'entretien de bateaux peuvent y être réalisés ainsi que l'artisanat spécialisé dans le domaine du nautisme.

Illustration 58 : Localisation de l'emploi maritime



Sources : Base éco - Audiar, Admin Express - Mars 2023 - IGN
 Réalisation : Audiar - Mai 2023

Focus sur l'activité portuaire de la ville de Saint-Malo

Le port de Saint-Malo occupe une place centrale dans la ville, à l'interface entre les principaux quartiers. Il marque le paysage urbain par son caractère industrialo-portuaire et demeure un témoin de l'histoire et du patrimoine de la cité. Depuis sa création au XIIe siècle, il a contribué au développement et à la renommée de la ville. C'était l'un des ports les plus importants de France aux XVIIe et XVIIIe siècles.

Le port est une source essentielle d'emplois et d'attractivité. Constituant l'un des quatre ports d'intérêt national de la région, il appartient depuis 2007 au Conseil régional de Bretagne et est géré, depuis 2020, par EDEIS en tant que concessionnaire pour 10 ans.

Le port forme un ensemble total d'environ 170 hectares. Il se compose de quatre bassins intérieurs intégrés au système urbain. Ceux-ci découlent de l'aménagement des anciens marais qui constituaient la mer intérieure et qui ont été asséchés par la construction de digues entre le XVIIIe siècle et les années 1930, les séparant de la mer par deux écluses (seule l'écluse du Naye existe encore de nos jours).

Le port de commerce

Troisième port breton pour le transport de marchandises, avec plus d'un million de tonnes de marchandises qui y transitent chaque année, il est principalement tourné vers l'importation avec 70 % du trafic général.

Deux grandes catégories constituent l'activité de commerce : le trafic cargos et le trafic manutentionné sur les ferries.

Le trafic cargos est d'abord tourné vers l'activité des engrais et des matières premières nécessaires à leur fabrication en lien avec la présence du groupe ROULLIER. La filière alimentation animale est aussi bien implantée sur le port. C'est également le cas pour des trafics sporadiques qui concernent les exports d'enrochement nécessaire à la constitution de digues dans le sud de l'Angleterre ou les îles Anglo-Normandes ainsi que les exports de ferrailles. Le trafic cargos représente 70 % du tonnage général soit 822 000 tonnes en 2022.

Le trafic de marchandises par fret via les ferries constitue l'autre part de l'activité commerciale du port industriel et place Saint-Malo comme premier port ferries breton. Le trafic de fret par ferries est réalisé sur les rampes de l'avant-port, sur des ferries conventionnels ou sur des navires à grande vitesse. Il se développe avec le port de Portsmouth en Angleterre et le port Saint-Hélier sur l'île de Jersey. Le trafic de fret par ferries représente 30% du tonnage général.

La proximité du Royaume-Uni et la proximité des îles Anglo-Normandes jouent un rôle clé dans l'activité portuaire. C'est le premier pays échangeant avec le port de Saint-Malo. Viennent ensuite l'Allemagne, l'Irlande, la Tunisie et le Maroc. Les variations des échanges pour chacun des pays ne remettent pas en cause l'économie portuaire.

Concernant le transport de passagers, le port de Saint-Malo occupe la première place des ports bretons avec environ 1 million de passagers en 2022. Le transport de passagers concerne essentiellement le trafic côtier et les traversées trans-Manche vers le port de Portsmouth en Angleterre et les îles Anglo-Normandes.

Le trafic de passagers se fait aussi par les liaisons côtières entre Saint-Malo et Dinard ainsi que par les excursions maritimes sur la Rance et dans la baie de Saint-Malo, entre le Cap Fréhel et les îles Causey. Ce trafic atteint un record avec plus de 550 000 passagers en 2022.

L'attrait touristique de la côte d'Émeraude et de la baie du Mont Saint-Michel a permis l'essor des croisières : les croisiéristes sont entre 10 000 et 30 000 selon les années.

Un projet de modernisation du Terminal Ferry du Naye a été engagé par la Région Bretagne afin de renforcer le rôle du port de Saint-Malo, en tant qu'outil de développement régional, et en particulier celui du terminal ferry situé dans l'avant-port.

L'actuel Terminal Ferry du Naye fait l'objet de trois constats principaux :

- Les installations maritimes sont vieillissantes et limitent l'exploitation du terminal ferry.
- Les installations terrestres sont inadaptées, sous-dimensionnées et dotées d'un niveau de confort insuffisant.
- Les liaisons entre la ville et le port sont difficiles et posent d'importants problèmes d'engorgement et de sécurisation des cheminements piétons.

L'opération de modernisation répond à trois objectifs principaux :

- Optimiser la fonctionnalité du site à emprise constante.
- Développer les trafics maritimes.
- Remplacer les ouvrages défaillants en améliorant la capacité d'accueil dans l'avant-port.



Illustration 59 : Vue aérienne du Port de Saint-Malo
Source : Ports de la Région Bretagne © Panoramic Bretagne

Le port de pêche

On distingue deux types de pêche dans la région malouine : la grande pêche, autrement dit la pêche industrielle, et la pêche côtière.

La grande pêche est exploitée par la Compagnie des Pêches de Saint-Malo depuis 1934. Elle utilise les chalutiers-usines et diversifie son activité vers une dimension technopolitaine en créant un laboratoire de recherche « Saint-Malo Santé » sur les protéines marines.

La pêche côtière est pratiquée par une soixantaine de bateaux immatriculés à Saint-Malo et permet de faire fonctionner la criée située sur le Bassin Bouvet avec une pêche qui représente en moyenne 1 500 tonnes par an depuis 2018.

Afin de gagner de la place et pouvoir ainsi accroître les activités portuaires, la région Bretagne a procédé à une opération de déroctage dans le port de Saint-Malo afin de créer un nouveau ponton permettant d'accueillir 25 bateaux de pêche supplémentaires.

La construction d'une nouvelle criée est en projet et s'intégrera dans l'environnement paysager et portuaire du site.

Le pôle de maintenance

Le port de Saint-Malo accompagne les marins, les pêcheurs et les plaisanciers dans leurs activités et notamment sur l'aspect matériel. Le port de Saint-Malo offre des équipements et des services permettant la construction, la maintenance et la réparation de tous types de bateaux qui peuvent accéder aux bassins portuaires. Deux espaces dédiés à cet effet sont en place actuellement : le Pôle Naval Jacques Cartier et le Pôle Technique Duguay-Trouin.

Les activités technopolitaines

Sous la compétence de Saint-Malo Agglomération, la ville de Saint-Malo a souhaité développer l'activité technopolitaine sur son territoire en s'associant avec la Ville de Rennes pour promouvoir une meilleure dynamique. Par conséquent, en 2005, le Technopole de Rennes et de Saint-Malo a été créé et regroupe aujourd'hui cinq sites.

Le dernier d'entre eux à avoir vu le jour est le parc technopolitain Saint-Malo Atalante inauguré le 22 juin 2012. Celui-ci s'implante stratégiquement en entrée de ville, à la jonction entre Saint-Malo et Saint-Jouan-des-Guérets, et sur une surface d'environ 70 hectares au cœur d'un parc de haute qualité environnementale. Ce parc constitue la tête de pont des activités technopolitaines dans le Pays de Saint-Malo.

La recherche et l'innovation constituent à terme des relais de croissance irrigant de nombreux secteurs d'activités. Par la création d'un parc technopolitain, Saint-Malo a souhaité accueillir des activités à haute valeur ajoutée ainsi que des activités technologiques et innovantes en sus de l'accueil de deux filières d'enseignement supérieur et de recherche : les biotechnologies marines et le numérique.

En 2018, le technopole Rennes Atalante et la French Tech Rennes St-Malo ont fusionné pour créer l'association « Le Pool ». Cette association regroupe et accompagne une communauté de plus de 500 membres (entreprises, incubateurs, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, associations, organismes publics) autour des sujets de l'innovation et de l'entrepreneuriat.

En 2024, le parc Atalante de Saint-Malo accueille 48 entreprises pour un total de 472 emplois et un plateau technique hospitalier va y être prochainement installé.

Les entreprises à forte valeur ajoutée peuvent aussi manifester un intérêt pour s’implanter dans les centralités et concernant Saint-Malo, à proximité du port et de la Gare à l’instar du Centre mondial de l’innovation du groupe Roullier en 2018.

La logistique

Le département d’Ille-et-Vilaine se positionne comme un carrefour logistique du fait sa situation de porte d’entrée régionale. Il ne revêt toutefois pas un enjeu européen car à l’écart des corridors de fret continentaux. La filière logistique bretonne répond principalement à des besoins endogènes en lien avec les caractéristiques de son tissu économique (construction et alimentaire en local, agro-alimentaire en interrégional).

Les flux de marchandises se font quasi exclusivement par la route et l’agglomération rennaise concentre les flux de poids lourds.

L’axe Est-Ouest du département et la périphérie Sud rennaise constituent les pôles logistiques d’importance régionale/nationale.

Le Pays de Saint-Malo se situe sur un axe transverse reliant la Normandie au Nord de la Bretagne. La RN 176 et son articulation avec l’axe Rennes-Saint-Malo constituent un pôle logistique avec l’installation d’entreprises de transports de marchandise et d’entrepôts.

Aussi, les zones d’activités Sud de la ville de Saint-Malo concentrent des entrepôts et plateformes logistiques de plus de 5 000 m² permettant de les qualifier de « zones logistiques denses ».

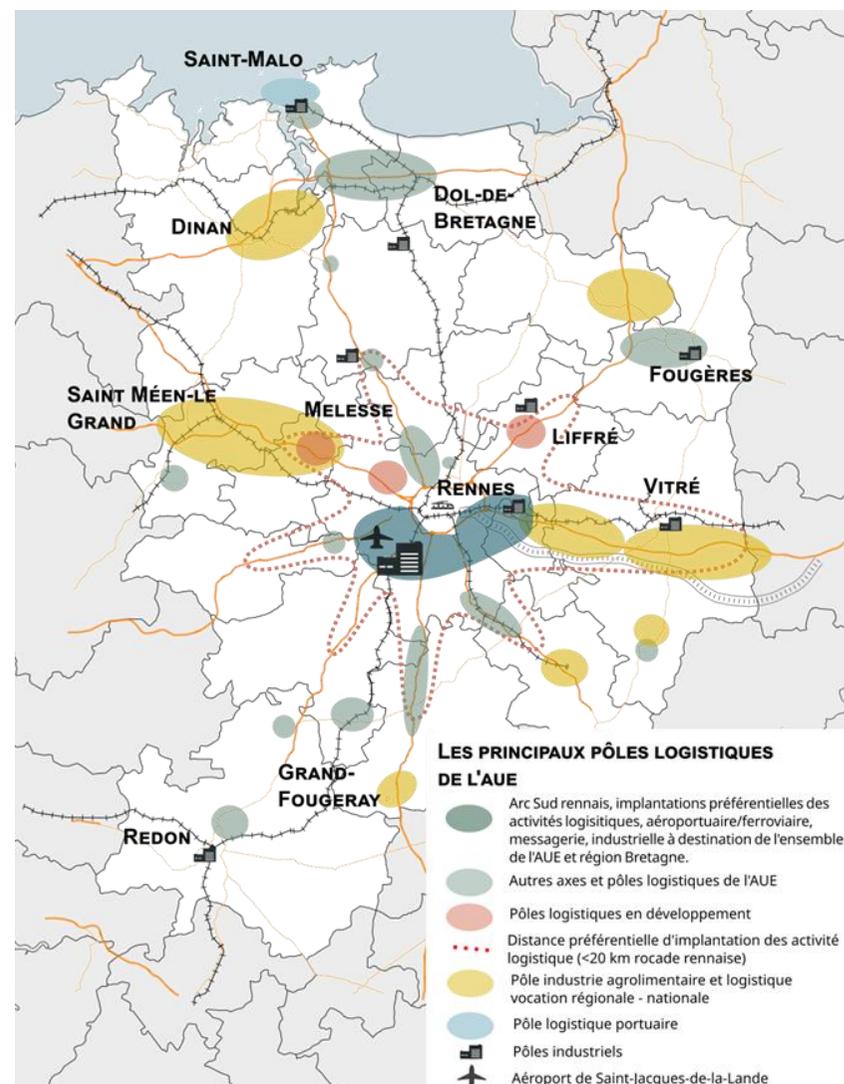


Illustration 60 : Les principaux pôles logistiques en Ille-et-Vilaine en 2022

Source : Audiar

Saint-Malo est le 3e port de commerce breton en termes de tonnage de marchandise (1,3 million de tonnes derrière Brest 2,4 MT, et Lorient 2,3 MT). Sa situation en centre-ville confère des enjeux de fonctionnement et d'aménagement qui lui sont propres. À noter que les quantités de marchandises transitant par le port sont en baisse depuis 2004 (-1 MT).

Le Port de Saint-Malo au cœur de nombreuses problématiques urbaines : centralité, mobilité, espaces publics, accueil touristique, développement économique,...

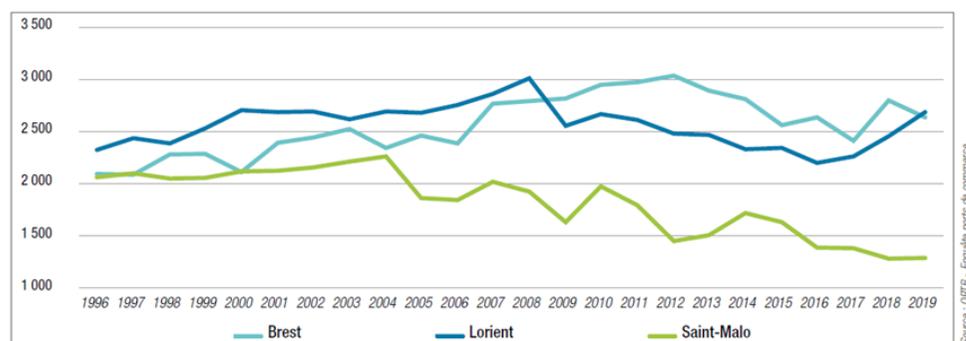


Figure 82 : Activité des principaux ports bretons (en millions de tonne)

Source : ORTB

Le port de Saint-Malo est à la fois port de commerce mais aussi de passagers, de pêche, de plaisance et d'escales de croisières. Ses installations sont multiples : écluses et pertuis, quais, entrepôts, terminaux, forme de radoub et grues, ainsi que les services disponibles, pilotage, remorquage, élévateur à bateau de 400 tonnes, grutage, stockage et douanes se conjuguent pour un faire un Port performant.

Le nombre d'emplois dans le domaine de la logistique est stable depuis 15 ans. En 2021, ce sont près de 2 200 emplois salariés privés qui ont été comptabilisés dans ce secteur.

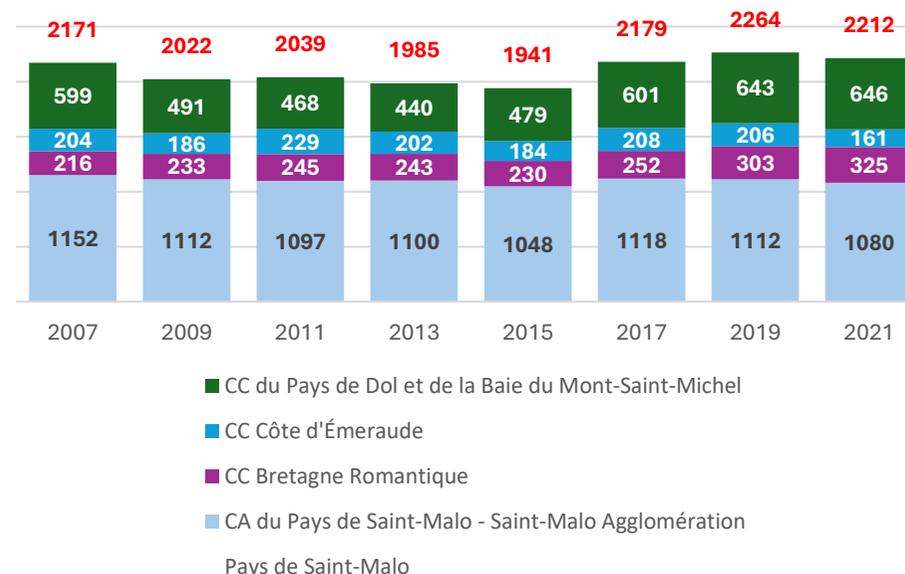


Figure 83 : Effectifs salariés dans le domaine des transports et de l'entreposage

Source : ACOSS

La localisation des principaux entrepôts et des projets d'entrepôts autorisés permet de localiser les principaux nœuds logistiques du territoire :

- Tinténiac, porte sud du territoire (Biocoop)
- Mesnil Roch/Pleugueneuc en interface avec l'axe Dinan/Vitré (Sogrilog/Masson)
- Le croisement RN 176/RD 137 (Guisnel)
- Dol-de-Bretagne/Baguer-Pican sur l'axe RN 176
- Saint-Malo Sud : foncier ZAE, concentration activités et population, accessibilité échangeur et RD 301 (contournement sud)
- Périphérie de Dinard

Une faible présence de l'immobilier logistique est observée sur Combourg et toute la frange Est du pays.

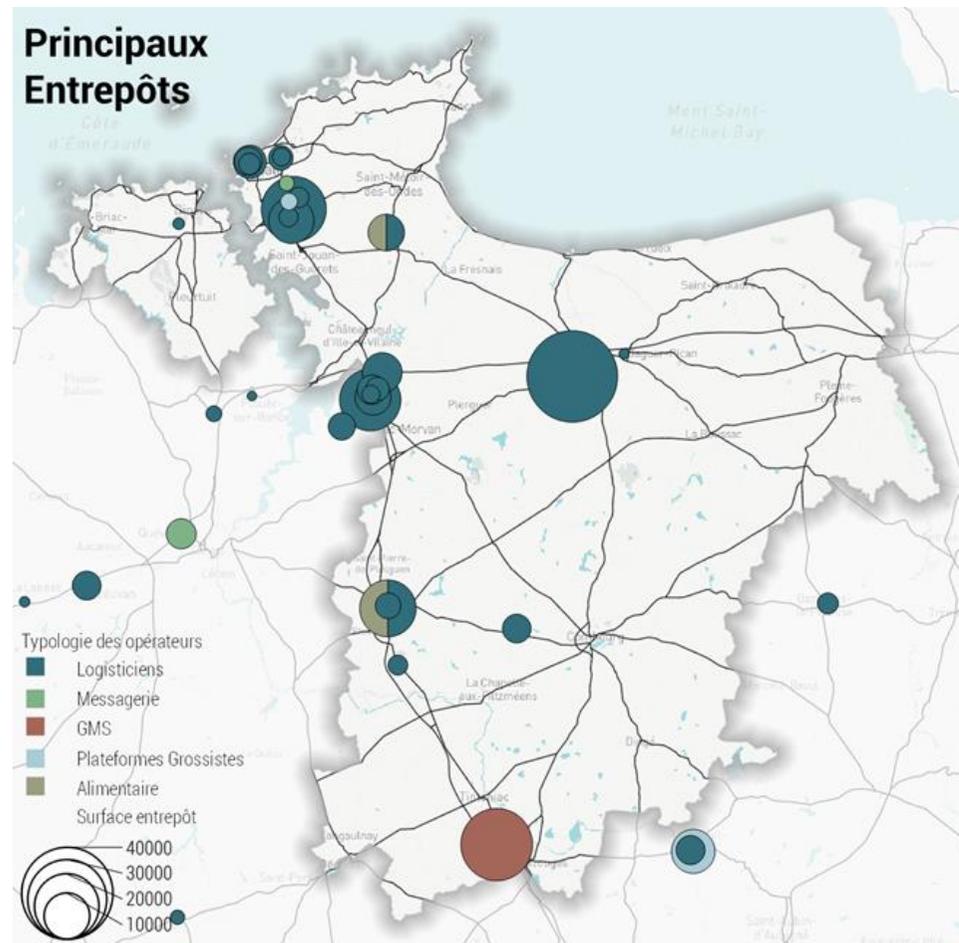


Illustration 61 : Les principaux entrepôts logistiques dans le Pays de Saint-Malo en 2022 par type d'opérateurs et surfaces

Concernant la densité des mouvements selon la taille et la nature des entreprises, la visualisation des flux de distribution et d'enlèvement des établissements économiques (B to B) indique que la gestion du dernier kilomètre (logistique urbaine) se concentre naturellement sur les parties du territoire avec une densité forte d'offre commerciale et de population importantes (consommation des ménages). Ces secteurs revêtent des enjeux particuliers en termes de gestion urbaine des flux et des approvisionnements.

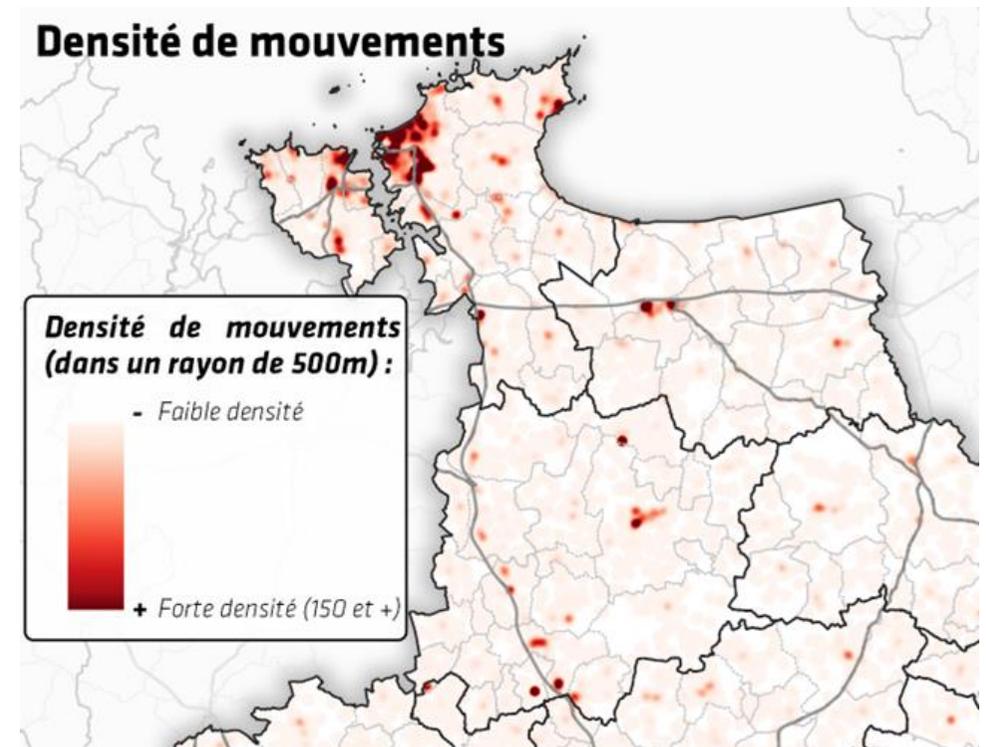


Illustration 62 : Densité de mouvements de marchandises sur le Pays de Saint-Malo.
Source AUDIAR 2023

Focus sur l'économie circulaire

Quatre grands secteurs employeurs composent l'économie circulaire :

- La réparation maintenance de biens, d'équipements et de véhicules.
- La collecte, le traitement et la valorisation des déchets.
- Le cycle de l'eau.

Le cœur de l'économie circulaire occupe 1 050 emplois à plein temps dans le Pays de Saint-Malo. Les spécialistes de l'économie circulaire représentent 1 050 emplois privés à temps plein et comptent 800 établissements spécialisés, dont 230 sont employeurs. Le Pays de Saint-Malo pèse 10 % dans le total départemental des emplois circulaires et représente 18 % des établissements.

En analysant les quatre secteurs de l'économie circulaire, les forces se répartissent ainsi :

- Pour les activités de **réparation et de maintenance**, environ 650 postes sont répartis dans 450 établissements spécialisés. L'entretien et la réparation de véhicules automobiles et de motocycles forment le sous-secteur le plus employeur de cette catégorie (350 postes et près de 200 établissements, dont 100 employeurs). La réparation et la maintenance aéronautique pourvoient une centaine de postes (Safran à Saint-Lunaire). 80 établissements dont 22 employeurs sont actifs dans la maintenance et réparation navale. Ils occupent une autre centaine d'emplois. La réparation de biens personnels et domestiques pèse relativement peu dans l'emploi circulaire (3 %) mais représente près d'un établissement actif sur cinq. On trouve dans cette catégorie les cordonniers, les couturiers, les réparateurs d'ordinateurs et de téléphones, les réparateurs d'équipements du foyer.
- La **collecte et le traitement des déchets** constituent le second secteur employeur avec 130 emplois privés dans une quinzaine d'établissements employeurs. Le principal employeur de ce secteur est la Communauté Emmaüs à Hédé-Bazouges, cette association étant classée par l'Insee dans « la récupération de déchets triés ». 25 établissements déclarent exploiter un méthaniseur.
- Le **cycle de l'eau** (captage et traitement des eaux) regroupe lui aussi 130 emplois dans moins de 10 établissements employeurs.

- **L'économie de la fonctionnalité** emploie plus de 100 postes (11 % des effectifs) répartis dans une trentaine d'établissements. Ce secteur compte en outre de nombreux établissements non-employeurs (140). Ces entreprises proposent des locations d'articles de loisirs, de véhicules, de vélos, d'équipements divers. Près de 70 commerces d'occasion sont actifs dans le Pays de Saint-Malo, dont moins d'une dizaine sont employeurs. Les ressourceries sont soit classées dans ce code d'activité, soit en collecte des déchets non dangereux.

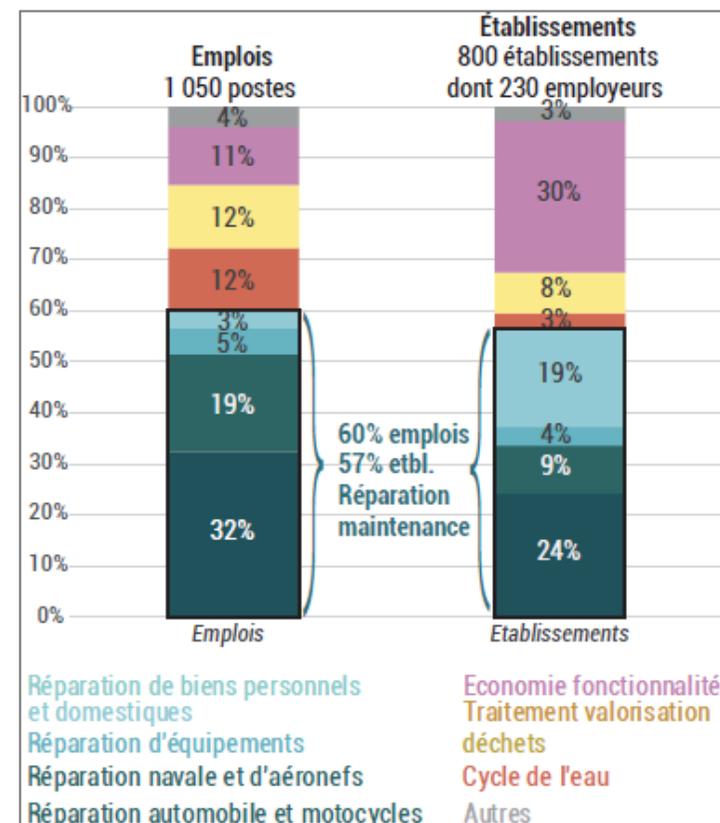


Figure 84 : Répartition de l'emploi et des établissements par secteur en 2022
Sources : Répertoire Sirene Insee, GIP-MDS, retraitements et réalisation Audiar

Au regard des caractéristiques de l’emploi dans l’économie circulaire :

- Les emplois privés de l’économie circulaire représentent 2,8 % des effectifs du secteur privé du Pays de Saint-Malo, une part légèrement plus faible que dans le reste du département (3,5 %).
- En moyenne, les établissements employeurs de l’économie circulaire disposent de 4,5 équivalents temps plein. Une quinzaine d’établissements ont plus de dix salariés.
- L’économie circulaire relevant de l’Économie Sociale et Solidaire compte près d’une trentaine d’établissements et 130 postes dans le Pays de Saint-Malo. La majorité des effectifs provient de la Communauté Emmaüs, mais aussi de plus petites structures comme l’association « Recycl’ et vous », l’EBS Le Relais, quelques CUMA. Les effectifs de l’ESS représentent environ 12 % de l’emploi privé dans l’économie circulaire, soit deux points de plus que la moyenne du reste de l’économie privée (10 %).

450 établissements sont implantés dans le tissu urbain, hors zone d’activités économiques (ZAE) et 200 établissements sont installés en ZAE. Les emplois privés « circulaires » sont proportionnellement plus nombreux à être localisés en zone d’activité économique (58 %) que dans le reste de l’économie privée (52 %).

Les effectifs ont augmenté de +20 % entre 2006 et 2022 dans le Pays de Saint-Malo, soit une croissance plus faible qu’ailleurs en Bretagne (écart de 10 points) et légèrement inférieure au reste de l’économie privée (écart de 4 points). Le nombre d’établissements actifs a fortement augmenté entre 2015 et 2022 (+24 %). 160 établissements supplémentaires ont été créés depuis 2015.

Les emplois publics ne sont pas pris en compte dans cette note étant donné la disponibilité partielle des effectifs des fonctions publiques dans la source utilisée. Néanmoins, environ 270 emplois à plein temps sont salariés de la fonction publique territoriale dans les secteurs de la collecte et traitement déchet et du cycle de l’eau. Les principaux employeurs sont la CA du Pays de Saint-Malo Agglomération, la régie malouine de l’eau, le SMICTOM ValcoBreizh.

100 zones d’activités économiques

Localisation et vocation des zones d’activités

Le Pays de Saint-Malo accueille une centaine de zones d’activités économiques (ZAE) réparties au sein d’une soixantaine de parcs d’activités principaux et dont la moitié est située sur le territoire de Saint-Malo Agglomération.

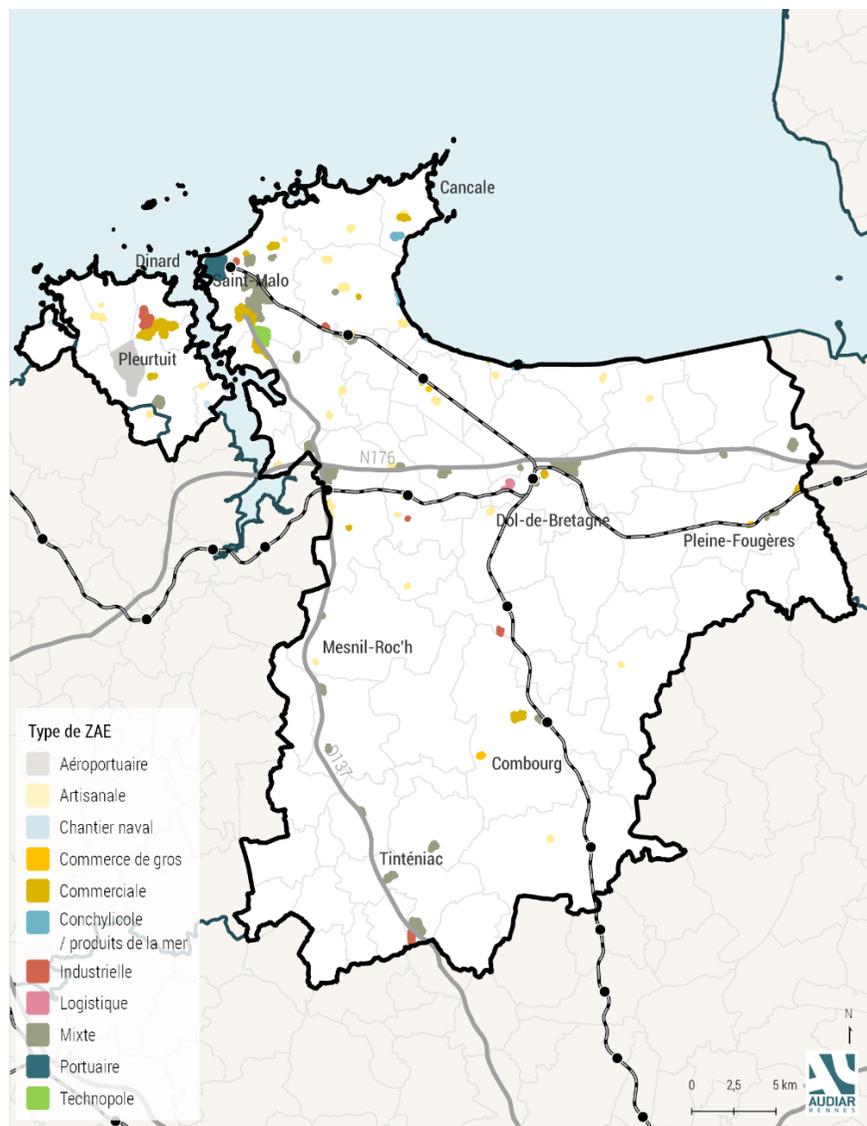
La superficie des ZAE est estimée à 1 641 hectares pour 23 000 emplois salariés privés comptabilisés au siège des établissements de ces sites économiques. Le Port de Saint-Malo est intégré dans les espaces économiques avec 130 ha qui comprennent les bassins. Les zones commerciales représentent 265 ha soit 16 % du total.

Le Nord-ouest du pays regroupe la majorité des parcs d’activités. Les principales zones d’activités sont situées à proximité des villes de Saint-Malo/Saint-Jouan-des-Guérets et de Dinard/Pleurtuit mais aussi aux intersections des axes structurants du territoire (N176/D155 à l’Ouest de Dol-de-Bretagne et D137/N176 à Miniac-Morvan).

EPCI	Nombre de ZAE	Surface en ha		Surface des unités foncières occupées par les activités économiques (hors commerce) en ha	Nombre d’emplois estimés	
CC Bretagne Romantique	15	166	10 %	~100	3 400-3 600	15 %
CC Côte d’Émeraude	14	493	30 %	~100	3 200-3 400	14 %
CC Pays de Dol - Baie du Mont-Saint-Michel	16	206	13 %	~110	1 900-2 100	9 %
Saint-Malo Agglomération	55	776	47 %	~310	13 900-14 100	61 %
Pays de Saint-Malo	100	1641	100 %	~620	22 700-22 900	100 %

Tableau 52 : Surfaces et nombre d’emplois estimés dans les ZAE du Pays de Saint-Malo

Sources : intercommunalités, Audiar, 2023



Sources : Audiar, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiar - Mai 2023

Illustration 63 : Les zones d'activités économiques du Pays de Saint-Malo

Sources : intercommunalités

Près de 40 % des emplois salariés privés du Pays de Saint-Malo sont localisés dans les ZAE.

Saint-Malo agglomération concentre le foncier d'activité du Pays avec 47 % des surfaces.

La localisation des ZAE est naturellement en lien avec les pôles urbains principaux et les axes de circulation. Le quadrant Est du Pays de Saint-Malo s'avère à cet égard moins bien doté.

Les ZAE avec des entreprises industrielles commerciales ou tertiaires présentent des densités supérieures que ce soit en nombre d'emplois ou en surfaces. Certaines ZAE accueillent une densité d'emploi importante. On comptabilise ainsi 30 emplois à l'hectare dans les sites de La Madeleine (Saint-Malo), Le Vieux Chêne (Bonnamain), secteur Intermarché de Saint-Méloir, ZI Nord, La Madeleine (Saint-Méloir), Super U de Dol-de-Bretagne, Le Quillou (Tinténiac), ZI Sud Les Mottais 1 et 2, Bellevent (Saint-Malo), La Houssaye (Saint-Malo), La Chapelle de la Lande (Saint-Jouan-les-Guérets).

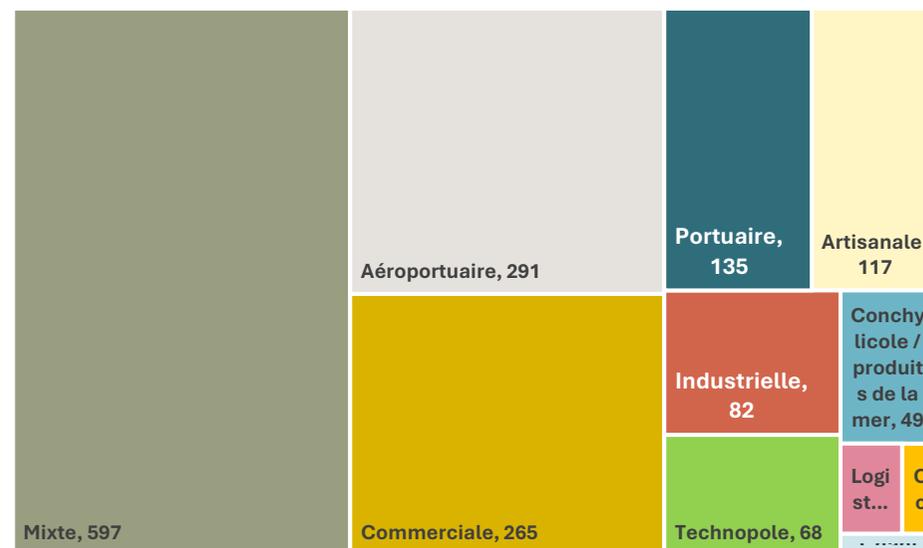
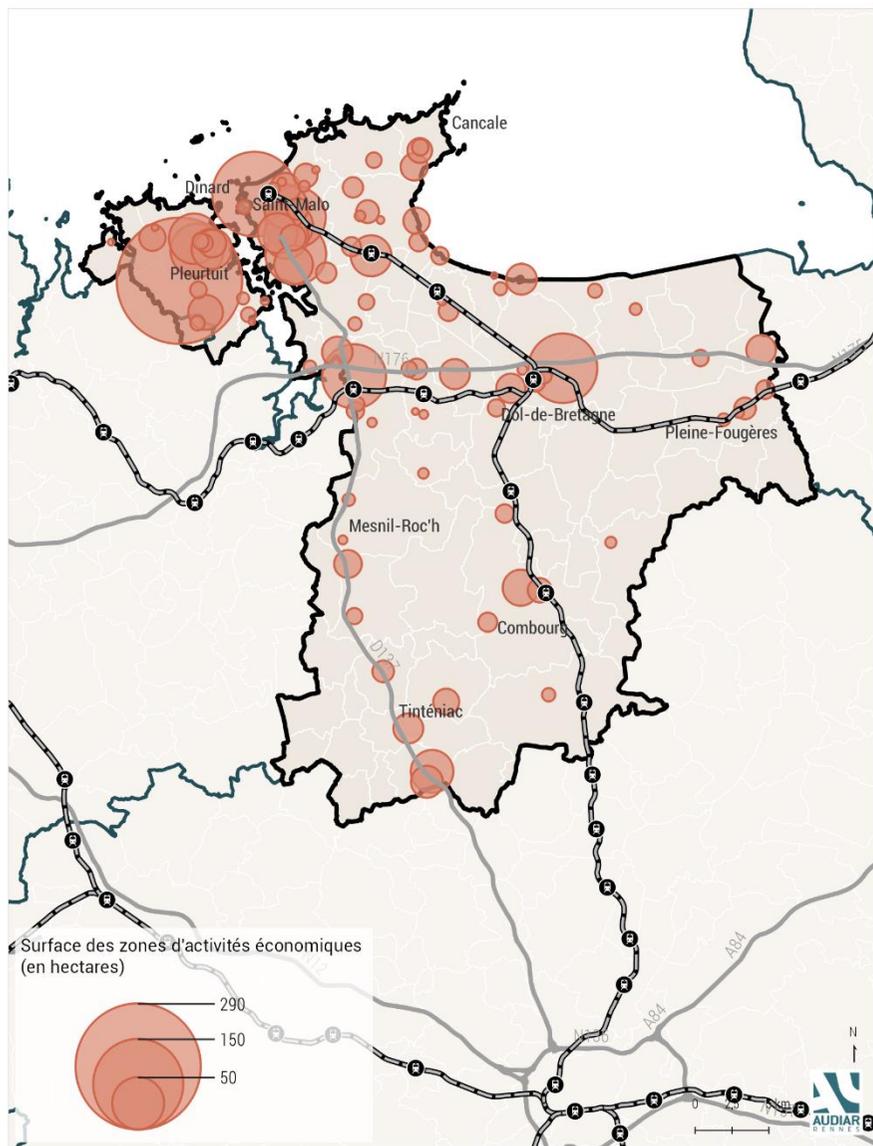


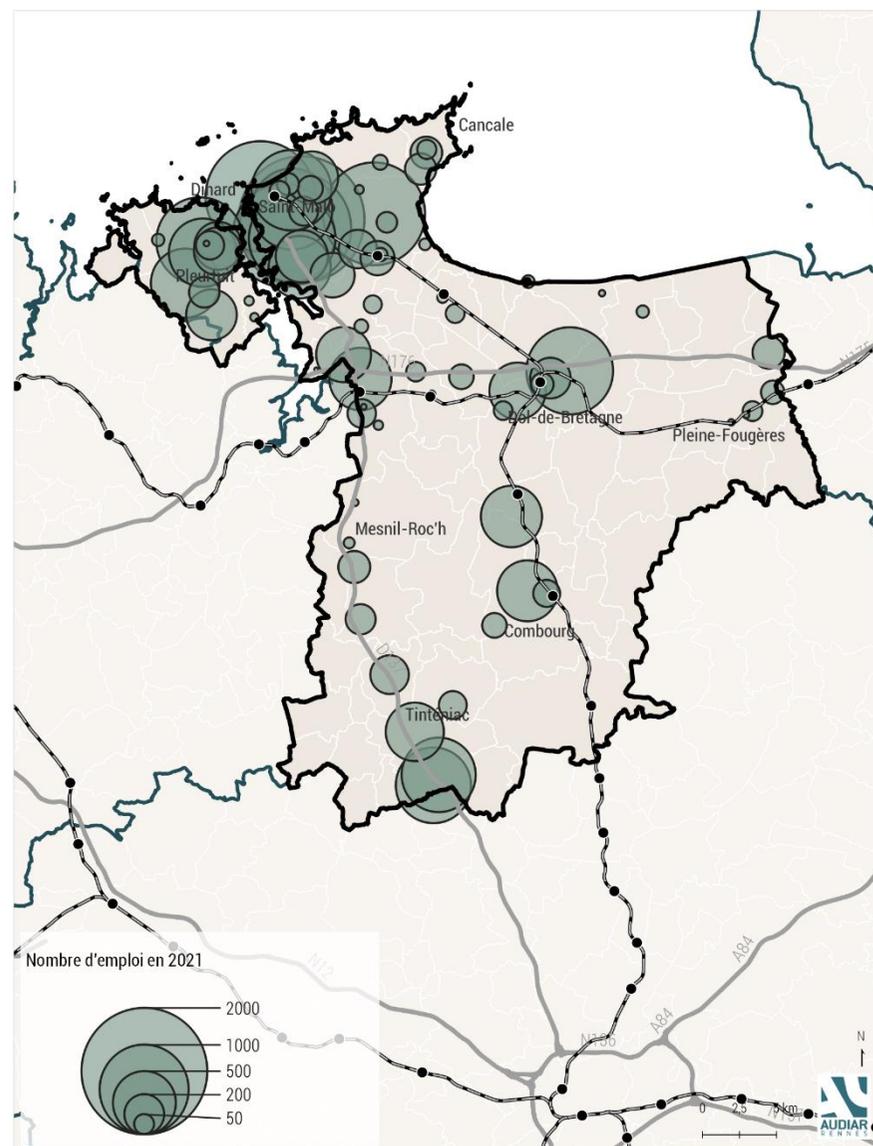
Figure 85 : Répartition des surfaces des ZAE du Pays selon la dominante d'activité des ZAE (en ha)

Sur 1 641 ha de surfaces de ZAE, les sites structurants mixtes ou spécialisés représentent une proportion de près de 80 %.



Sources : Audiard, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiard - Mai 2023

Illustration 64 : Surfaces des zones d'activités économiques



Sources : Audiard, Admin Express - Mars 2023 - IGN
Réalisation : Audiard - Mai 2023

Illustration 65 : Nombre d'emplois estimés au sein des zones d'activités économiques

Les ZAE, lieu d'accueil privilégié des locaux d'activités

Pour tous les types de grands locaux d'activités, les ZAE sont un lieu privilégié de localisation :

- Industrie : à quelques exceptions, les locaux autorisés se trouvent sur les pôles industriels existants (dont 87 % en ZAE).
- Artisanat : des implantations privilégiées des plus grandes surfaces en périphérie de Saint-Malo, Cancale, Saint-Méloir-des-Ondes et le long de la RN 176. Les permis les plus importants concernent des villages d'artisans.
- Bureaux : le développement est immeubles tertiaires se fait autour des plus grands pôles urbains et peu en centralité. À Saint-Malo, les bureaux se développent en « centre étendu » (Rocabey-Gare, Paramé, Nord de la Découverte, La Marbe) et dans les zones d'activités.
- Entrepôts : ils se situent au sein des principaux nœuds de déplacements routiers et du port de Saint-Malo.

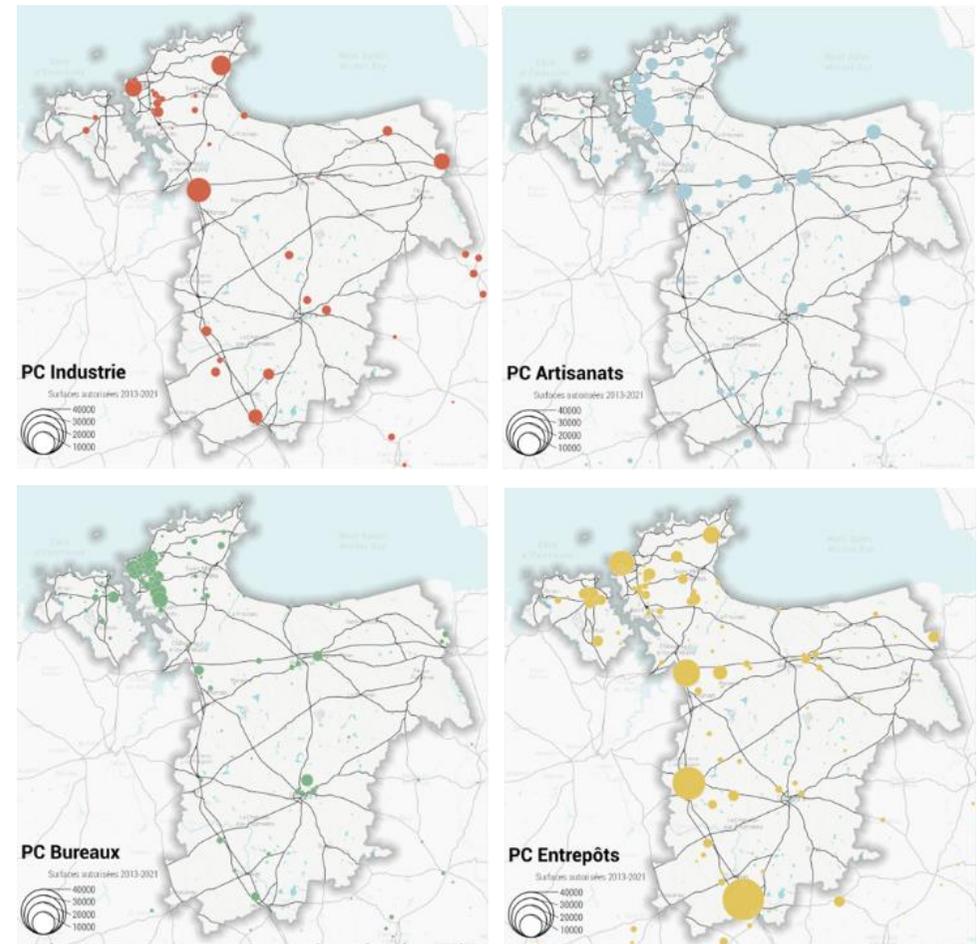


Illustration 66 : Localisation des autorisations de permis de construire entre 2013 et 2021.

Source : Sitadel, traitements Audiar

Focus « littoral » (économie)

Quelques constats :

1. L'activité portuaire, l'attrait touristique, la présence d'une large gamme de services et un tissu économique important permettent au littoral d'être un pôle d'activité économique diversifié offrant de nombreux emplois aux habitants des communes environnantes.
2. L'économie touristique reste très concentrée sur le littoral. À l'échelle du Pays de Saint-Malo (données disponibles), En 2019, les emplois touristiques s'élèvent à 12 400 emplois soit 11,7 % de l'emploi total (Insee). Près d'un emploi touristique sur deux est concentré dans deux secteurs d'activités : l'hébergement et les cafés restaurants. C'est sans compter une forte intensité des meublés touristiques avec une croissance des plates-formes spécialisées qui est une source d'emplois indirects non négligeable bien que non estimée à ce jour.
3. L'économie littorale dépasse le secteur touristique. Hormis la présence d'un centre hospitalier et d'une clinique dans la ville centre qui entraîne une part d'emplois liés à la santé supérieure à la moyenne régionale, le littoral abrite de nombreuses activités maritimes et portuaires. Ainsi, le domaine de la pêche, de l'aquaculture et du commerce de gros est gros employeur du pays de Saint-Malo (1 890 emplois en 2017). Le pays de Saint-Malo est également fort de son positionnement sur trois domaines représentant plus de 1 500 emplois : le nautisme, le transport maritime et les activités de cultures et de loisirs. L'écosystème.
4. Les principaux employeurs liés à l'économie maritime sont très diversifiés : fabrication d'engrais (Timac Agro/Groupe Roullier), transport maritime (Brittany Ferries), tourisme (Termes marins), agro-alimentaire (Compagnie des pêches de Saint-Malo), industrie pharmaceutique (Laboratoire de la mer). À noter, la myriade de petits établissements autour de la pêche, de l'aquaculture et du commerce de gros en lien avec les produits de la mer.

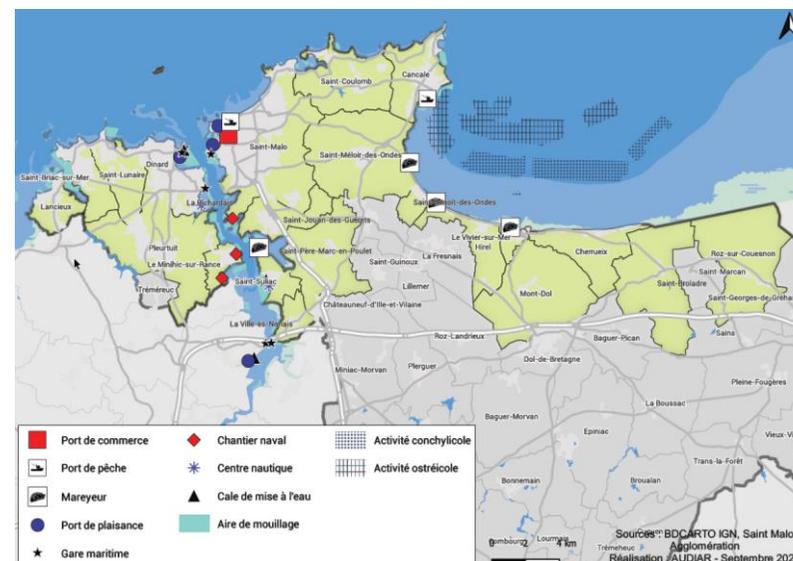


Illustration 67 : Les activités liées à la mer dans les communes du littoral du Pays de Saint-Malo

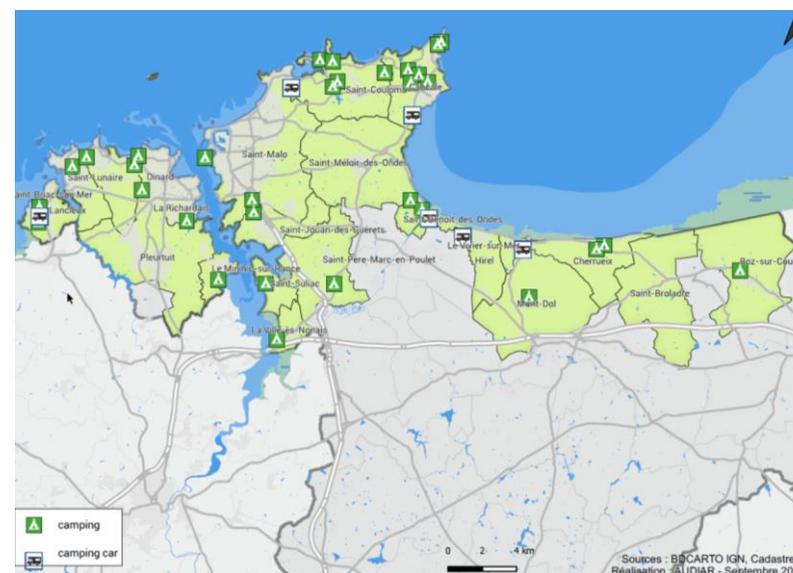


Illustration 68 : Localisation des campings et des espaces réservés aux camping-cars dans les communes littorales du Pays de Saint-Malo

Synthèse, analyse prospective et enjeux

La structuration économique du territoire est relativement identique à l'armature territoriale en place. Les principaux pôles démographiques concentrent les emplois.

Toutefois, à l'inverse des dynamiques démographiques qui « diffusent » les nouveaux habitants, les dynamiques observées en matière d'emploi ont davantage tendance à « concentrer » les emplois sur les secteurs les plus pourvus en la matière.

Il y a donc un décalage entre l'évolution des actifs et la localisation des emplois. Cela se traduit notamment par une augmentation des déplacements domicile-travail sur l'ensemble du territoire et une « évasion » économique des actifs du sud du territoire à destination du pôle d'emploi de Rennes.

En matière de fonctionnement territorial, le Pays se divise en 4 secteurs distincts :

- **Le secteur Nord-Ouest :**

Divisé en deux zones d'emplois (Saint-Malo et Dinan), ce secteur concentre la majorité des emplois et des actifs. Les deux parties de la Rance connaissent par ailleurs des échanges importants. On observe dans ce secteur une progression des emplois plus forte que celle des actifs. Ce constat pourrait s'accroître. En effet, au regard de la proportion d'actifs âgés de 45 à 59 ans, de l'accueil important de retraités et des difficultés pour les jeunes ménages à s'y installer, une diminution de la part des actifs est probable sans politique de logements adaptée aux jeunes ménages. En outre, la concentration d'entreprises de renommée, la diversité des activités, la bonne accessibilité et le cadre qualitatif du territoire sont favorables au développement économique de ce secteur.

- **Le secteur Sud :**

Concerné par la zone d'emplois de Rennes, ce secteur est celui qui accueille le plus de jeunes actifs. Le décalage entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs s'y accentue malgré la création de nombreux emplois sur le territoire. Les actifs nouvellement arrivés sur le territoire sont majoritairement des cadres ou des personnes ayant un emploi intermédiaire. Moins de la moitié des actifs du territoire travaille sur le secteur et un quart travaille sur l'agglomération rennaise.

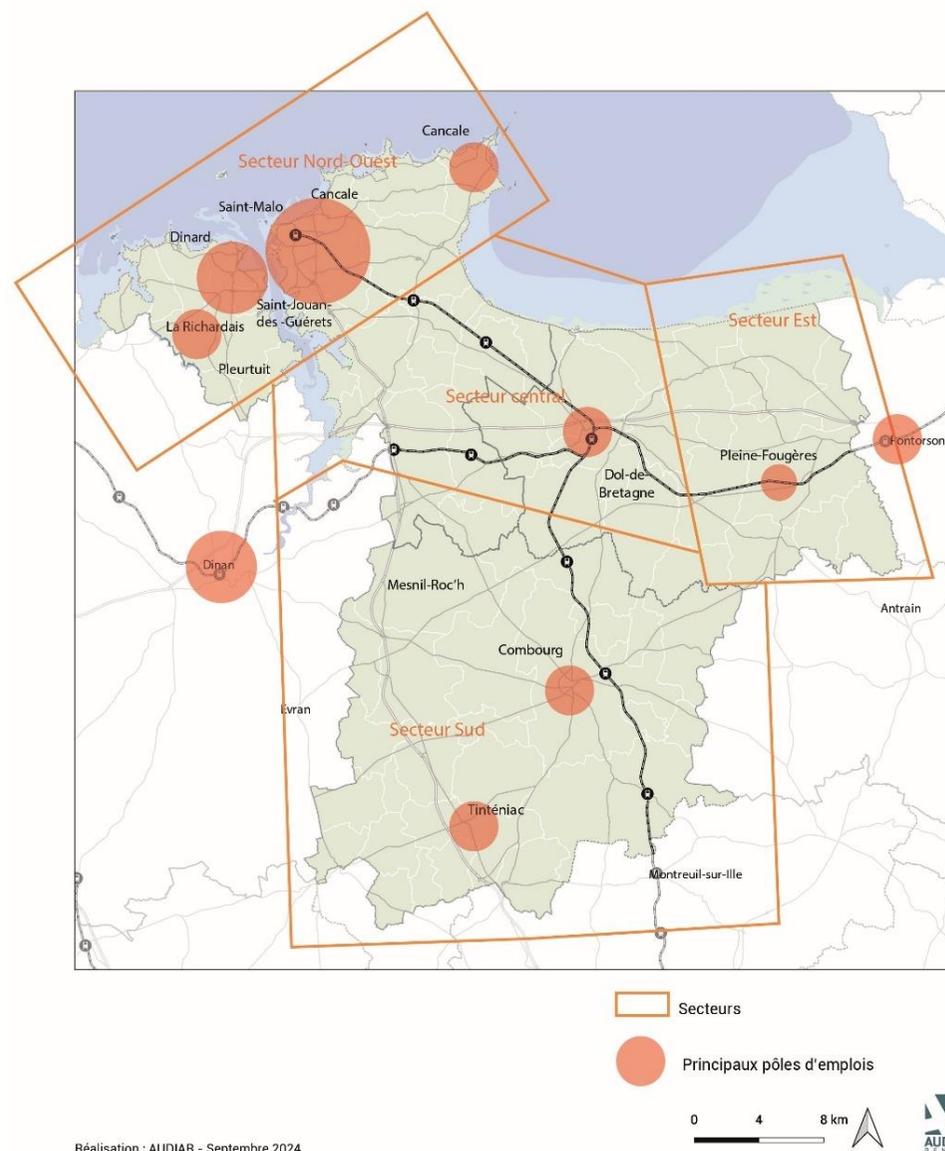


Illustration 69 : Principaux secteurs d'emplois

- **Le secteur central :**

Inscrit au sein de la zone d'emplois de Saint-Malo, la part des domiciliés dans ce secteur travaillant dans le pôle malouin est particulièrement importante. Malgré cet ancrage marqué, ce secteur se caractérise par sa capacité à créer de l'emploi, notamment sur la polarité de Dol-de-Bretagne (centre et zones d'activités), sur le littoral (activités conchylicoles) et à la rencontre des axes structurants (RD 137 et 176).

- **Le secteur Est :**

Également situé dans la zone d'emploi de Saint-Malo, il se caractérise par l'absence de polarité économique affirmée. Les zones d'activités existantes et en projet situées à l'entrée est du Pays de Saint-Malo affichent une volonté de développement du rôle économique de ce secteur.

PRINCIPAUX ENJEUX

- *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.*
- *Organiser une offre de foncier d'activités dans le respect des grands équilibres territoriaux en lien avec les objectifs du Zéro artificialisation nette.*
- *Soutenir le développement des activités liées à la mer et au tourisme durable, par une appréhension fine des projets*
- *Favoriser le renouvellement des zones d'activités économiques en accompagnant leur modernisation, requalification et densification afin de répondre aux besoins des entreprises du territoire et aux demandes d'implantation.*
- *Privilégier l'implantation d'activités productives ou consommatrices d'espaces dans les zones d'activités en veillant à offrir, dans le tissu urbain mixte, des opportunités d'implantation pour les bureaux, les artisans et les équipements notamment.*
- *Renforcer la localisation préférentielle du commerce dans les centralités et les sites d'implantation périphérique existants.*
- *Intensifier la mixité économique et fonctionnelle dans les sites d'activités dédiés aux activités commerciales.*
- *Diversifier les activités économiques dans le tissu urbain mixte afin de répondre aux besoins de l'économie locale.*

VI - LES GRANDES ENTITÉS PAYSAGÈRES ET LEURS COMPOSANTES NATURELLES, RURALES, URBAINES ET ARCHITECTURALES

Source utilisée pour la rédaction de cette partie : Atlas des paysages d’Ille-et-Vilaine, réalisé par le Conseil Départemental d’Ille-et-Vilaine et le document d’annexes du parc Naturel Régional de la vallée de la Rance - Côte d’Émeraude

Le périmètre du SCOT du Pays de Saint-Malo s’étend sur l’extrémité Est des Côtes-d’Armor et sur la pointe Nord-Ouest du département de l’Ille-et-Vilaine. Le territoire est naturellement limité au Nord par la Manche et s’enfonce profondément sur une cinquantaine de kilomètres vers le Sud en direction de Rennes.

La diversité de ses milieux environnementaux associée à une géomorphologie empreinte de forts contrastes forment un ensemble de paysages très dynamique auquel l’occupation humaine a elle aussi fortement contribué au façonnage des espaces, façonnage lié aux usages du territoire eux aussi très différenciés.

La côte abrupte, découpée et ouverte sur le grand paysage maritime est longue d’une centaine de kilomètres et s’apaise le long des dunes de la baie du Mont-Saint-Michel. L’estuaire de la Rance prolonge ce paysage maritime loin à l’intérieur des terres, générant de la sorte une grande variété de milieux naturels particuliers issus de la rencontre entre les eaux douces et salées. Puis on découvre un arrière-pays vallonné, modelé par les bocages qui lui donnent un aspect très boisé et quelques dépressions et monts qui offrent de larges points de vue sur le paysage environnant. Ce paysage d’arrière-pays est également structuré par un réseau très fin de voies de circulation secondaires, des cours d’eau et des étangs qui composent un ensemble très attrayant.

La main de l’homme a fortement orienté l’aspect du territoire dans la mesure où une forte polarité urbaine se localise sur la côte aux abords de l’estuaire de la Rance, à Saint-Malo et Dinard. Cette polarité cumule l’essentiel des fonctions (activités, service et tourisme) qui lui confèrent son caractère urbain. À cette exception près, les communes sont disséminées sur le territoire, avec Dol-de-Bretagne, Combourg, Pleine-Fougères, Cancale et Pleurtuit, comme villes secondaires pôles de services et d’activités.

L’évolution des pratiques agricoles, la réalisation d’importantes infrastructures de déplacement liées à l’augmentation des mobilités, les phénomènes de périurbanisation et d’étalement sont autant de facteurs qui ont eu des impacts forts sur le paysage. Ainsi, les éléments constitutifs et observables du paysage (type d’agriculture, bocage, implantations des villages et des habitations, tracé des voies, etc.) résultent de deux composantes fortes et interdépendantes que sont le relief, la géologie et l’hydrographie.

L'Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine permet d'identifier les unités paysagères représentées sur le territoire du Pays de Saint-Malo :

- Côte d'Émeraude du Frémur à la Rance,
- Saint-Malo et le Clos Poulet,
- Mer et Estran du Mont Saint-Michel,
- Marais de Dol,
- Vallée de la Rance Maritime,
- Massif de Saint-Broladre,
- Bassin de Pleine-Fougères,
- Massif de St-Pierre de Plesguen,
- Bassin de Combourg,
- Canal d'Ille et Rance,
- Vallons de Saint-Thual,
- Collines de Bécherel,
- Vallée du Couesnon de St-Marc à Pontorson

Le Parc Naturel Régional Rance-Côte d'Émeraude a également travaillé sur la description d'unités paysagères. Ce travail vient en complément pour préciser les unités de paysages du territoire, et en particulier celles du littoral.

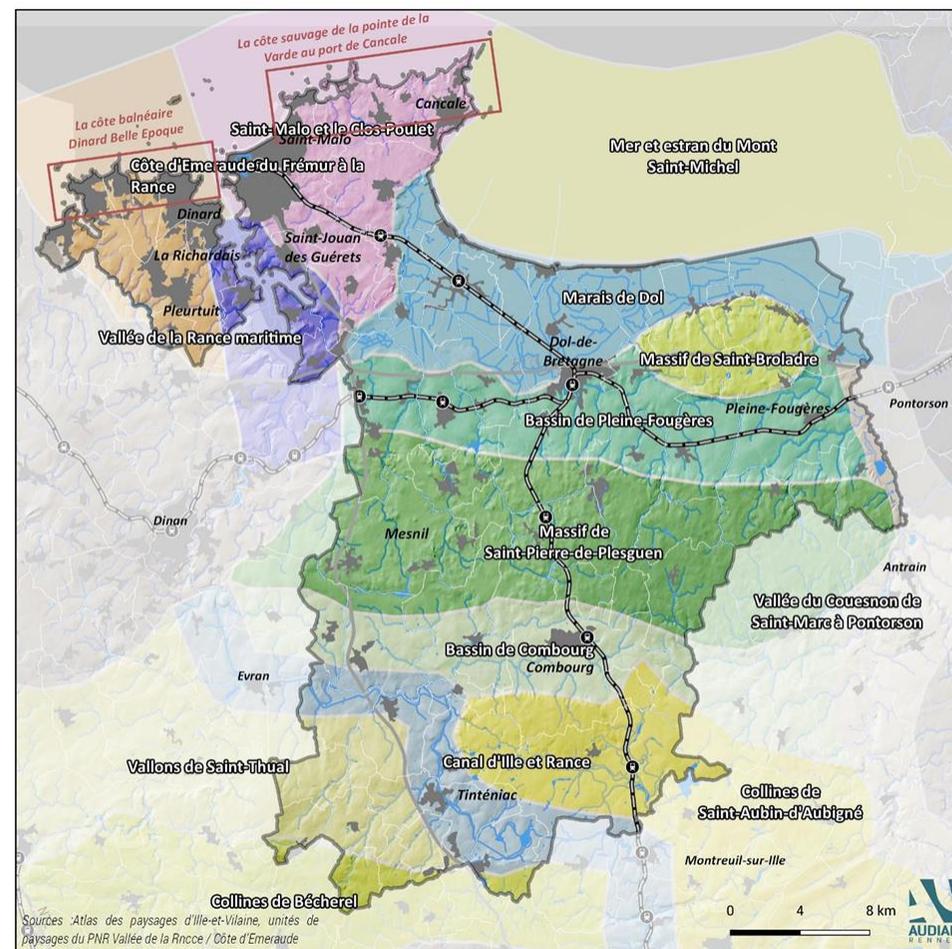


Illustration 70 : Unités paysagères du Pays des Communautés de Saint-Malo

Source : Atlas des paysages d'Ille-et-Vilaine

Côte d'Émeraude du Frémur à La Rance

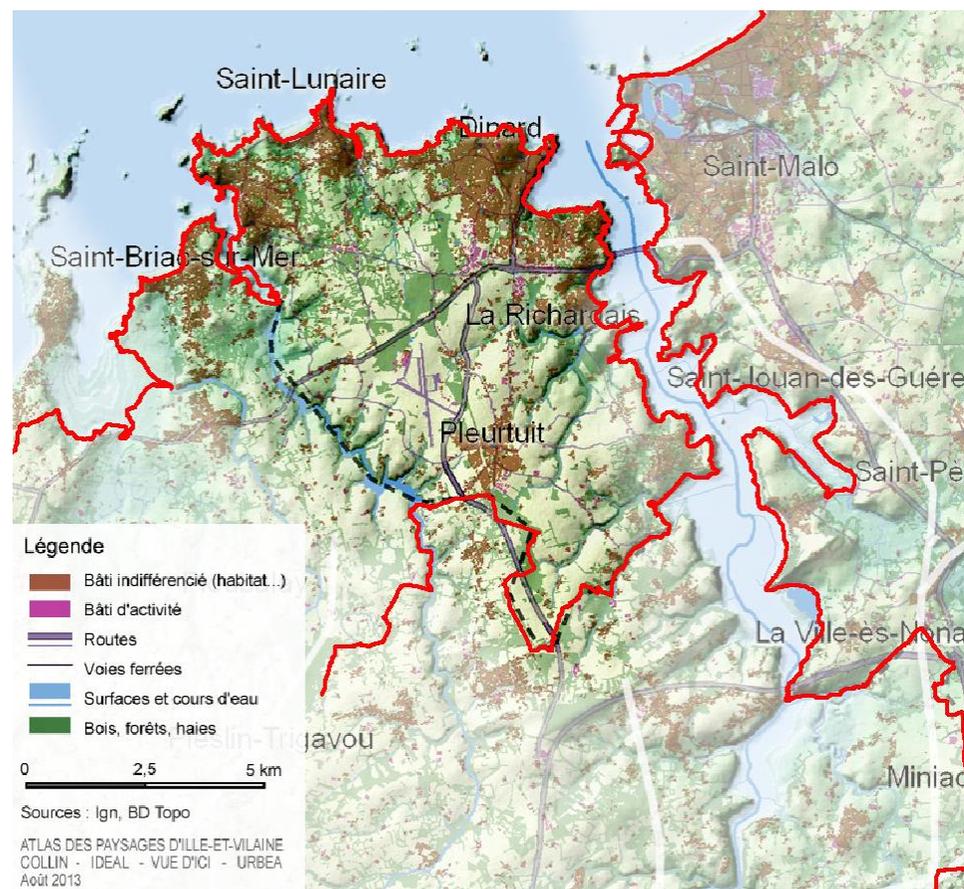


Illustration 71 : Carte de localisation de l'unité de paysage « Côte d'Émeraude du Frémur à la Rance »

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

La côte balnéaire Dinard-Belle époque :

Un paysage de sites balnéaires – Saint-Lunaire, Saint-Briac-sur-Mer, Dinard - conservant des espaces naturels riches : dunes, landes sableuses bordées de larges plages de sable, landes rases d'ajoncs, genêts et bruyères, falaises et pointes rocheuses.

- Une urbanisation presque continue entre Dinard, Saint-Lunaire et Saint-Briac ;
- Des interruptions naturelles : golf de Saint-Briac, pointes de la Garde-Guérin et du Nick ;
- L'ancien village de pêcheurs de Saint-Lunaire est devenu station balnéaire au XIXe siècle avec la mode des bains de mer. Face à la mer, le Grand Hôtel et la Grande Plage avec ses cabines de plages rouges et blanches illustrent parfaitement cette ambiance de vacances ;
- Dinard, classée « Ville d'Art et d'Histoire » allie les attraits d'une station balnéaire empreinte de la Belle Époque et de ses influences britanniques à un riche patrimoine architectural.



Illustration 72 : Saint-Lunaire : Un contraste qui fait paysage : la grande plage et son front urbain cotoient directement la pointe du Nick restée naturelle

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 73 : Dinard, lotissement de la malouine « les Villas de la mer »

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 74 : Saint-Lunaire, pointe du Décollé, photo et coupe : En associant l'architecture des villas et les silhouettes végétales des arbres des jardins (des pins et des cyprès) au socle rocheux de la pointe, l'urbanisme balnéaire a créé ici un paysage spécifique et reconnu comme tel.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Une campagne encore bocagère mais sous pression urbaine

- Une campagne encore rurale mais sous la pression d'une agglomération de 15 000 habitants ;

- Un paysage marqué par les effets de « franges urbaines » : Zones commerciales, routes, zones d'activité, aérodrome... bois de Ponthual, RD 168 « rétro-littorale », aéroport... ;
- D'importantes « poches » rurales sont cependant encore présentes et accueillent une activité agricole, notamment maraîchère.



Illustration 75 : Les « arrières » de Dinard : d'importants secteurs commerciaux existants et en projet composent la frange sud de l'agglomération, accompagnant le réseau routier rétro-littoral

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Un maillage bocager décousu : les densités de haies sont faibles

- Dans l'ensemble, le maillage bocager est décousu, sans interrelation, sans réelle continuité ;
- Cela crée un paysage fermé qui combine un bocage où domine un sentiment d'intimité et un paysage semi-ouvert de parcelles de cultures de plus grandes tailles offrant des dégagements visuels. Ces paysages moins appréciables que ceux de la côte et suscitant moins d'intérêt valorisent pourtant l'unité.

Pleurduit en progression

Du fait de la saturation de la côte et de la protection des zones naturelles, Pleurduit, seule localité non côtière de l'unité, offre le visage d'une ville en expansion. À côté du centre-ville, une vaste zone de développement a vu le jour, dans les années 2010 : la ZAC de l'Aéroport.



Illustration 76 : Pleurtuit : En contact avec le territoire rural, Pleurtuit développe un important projet urbain associant un centre commercial, des logements collectifs et des extensions pavillonnaires.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Principales dynamiques observées

- Une forte pression immobilière portée par l'attractivité de la côte et la bonne desserte routière et ferroviaire ;
- Une demande de logements individuels qui a généré une forte progression urbaine en étalement, accompagnée, après 1950, de formes urbaines et architecturales assez standardisées ;
- Une pression qui s'exerce toujours plus vers l'intérieur des terres, l'étalement se poursuit vers le sud, qu'il s'agisse des programmes de logement ou des secteurs d'activité ;
- Parallèlement, d'importantes dynamiques de patrimonialisation sont à l'œuvre. Elles préservent ainsi le caractère agricole et naturel de certaines portions de la côte, comme les pointes du Nick et de la Garde-Guérin.

Les paysages urbains, notamment ceux des quartiers de grandes villas, sont également visés par des protections « monument historique », ou aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP).



Illustration 77 : Saint-Briac, nord-est du bourg, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

L'étalement pavillonnaire autour du bourg a recouvert les terres cultivées dont certaines ont été abandonnées au contact de la nouvelle urbanisation. Le pavillon isolé sur lot libre domine les formes urbaines, en rupture avec les structures urbaines du bourg.



Illustration 78 : Saint-Lunaire, Le Nick et la Fourberie photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

L'urbanisation du trait de côte, en bas à droite du cadrage, a pris les formes du lotissement pavillonnaire. La pointe du Nick a en revanche échappé à un projet d'urbanisation, et le paysage naturel vient apporter une respiration entre les séquences urbanisées des stations de Saint-Lunaire et Dinard. Elle est désormais propriété du Conservatoire du littoral.

Saint-Malo et le Clos-Poulet

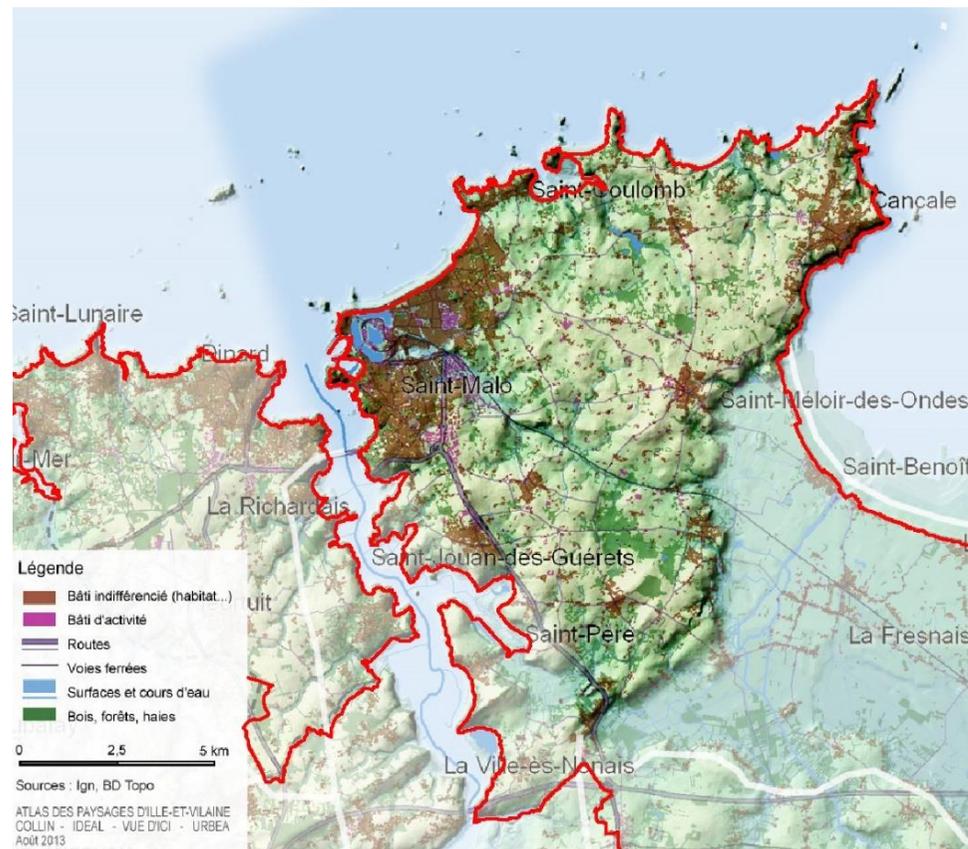


Illustration 79 : Localisation de l'unité de paysage Saint-Malo et le Clos-Poulet

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Une nette organisation structurée par les villes et par les campagnes maraîchères

- Les agglomérations de Saint-Malo et Cancale constituent deux pôles urbains côtiers aux paysages reconnus. Entre les deux villes, se développe une remarquable campagne.



Illustration 80 : La Mettrie au Chanoine, à l'Est de Saint-Malo : Les cultures, principalement légumières, sont ponctuées par une présence bâtie assez régulière, qu'il s'agisse des fermes ou des malouinières. Les arbres sont présents, mais ne constituent pas véritablement une maille bocagère. Un ancien moulin marque l'horizon.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

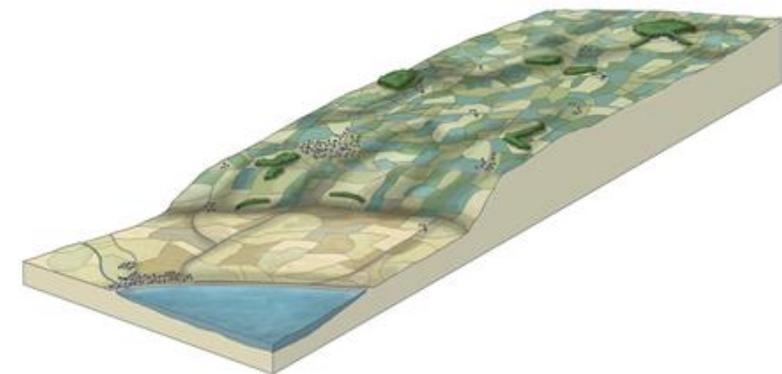


Illustration 81 : Bloc-diagramme, rebord donnant sur la baie et les marais : Le bloc montre une structure de campagne non bocagère, et une localisation préférentielle des bourgs à proximité des rebords.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

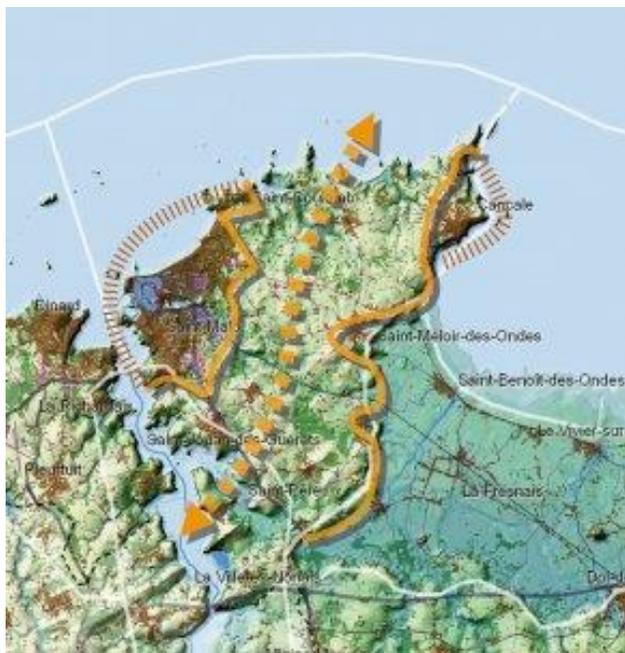


Illustration 82 : Analyse de la structure paysagère : Une exceptionnelle continuité de paysages agro-naturels de la Rance à la Manche, cadrée par les sites côtiers urbains de Saint-Malo et Cancale.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 83 : Vue sur le clos-Poulet depuis le fort Saint-Père : Une campagne arborée mais sans bocage notable à laquelle les parcelles maraîchères apportent une variété plaisante. Les villages situés en majorité sur les crêtes ont développé des extensions banalisantes. Au centre de l'image, la RD 137 très fréquentée, permet à la fois un point de vue sur la campagne du Clos-Poulet mais crée également une coupure notable dans le paysage.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Les arbres bien présents ne forment pourtant pas de réseau de haies bien distinctes, et les boisements sont peu nombreux ;
- La campagne est ponctuée de nombreux bâtiments, fermes, hameaux, longères isolées.



Illustration 84 : Entrée du hameau du Pont à Saint-Méloir-des-Ondes : La compacité du bâti préserve les terres cultivées, le seuil d'entrée dans le hameau est ici nettement lisible.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

La côte sauvage de la pointe de la Varde au port de Cancale

- Festonnée de plages et de pointes (de la Varde, du Meinga, des Grands Nez, du Nid, du Grouin), le littoral très découpé et sauvage se déploie en grande partie entre les villes-ports de Saint-Malo et de Cancale.
- Ce paysage côtier est très fortement marqué par le phénomène des marées, les plus intenses d'Europe, qui modifie le paysage sans cesse, décuplant à marée basse le nombre de points émergés au-delà des dix îles et îlots toujours visibles.
- La côte offre une succession renouvelée de points de vue unissant la mer aux terres légumières, en contraste avec les paysages de côtes urbanisées de Saint-Malo et de Cancale.
- Au sud de Cancale, le rebord du Clos-Poulet domine la baie du Mont et offre des vues exceptionnelles, elles aussi en continuité avec les terres cultivées.
- Avec 600 000 visiteurs en moyenne chaque année, la pointe du Grouin à Cancale est le deuxième site naturel le plus visité de Bretagne après la pointe du Raz (Finistère).



Illustration 85 : L'îlot Besnard et le havre du Lupin : Succédant à l'urbanisation malouine, l'anse presque fermée du Lupin, l'îlot Besnard relié au continent par un tombolo, forment un site singulier

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Saint-Malo, ville-paysage sur l'estuaire

- À l'angle de la côte et de la Rance, la ville close de Saint-Malo est une véritable ville-paysage. Elle apparaît comme motif central au sein du paysage marin, notamment depuis la côte dinardaise de l'autre côté de l'estuaire.



Illustration 86 : Les séquences du paysage malouin donnant sur l'estuaire : Les séquences bâties alternent avec les masses de végétation, donnant un paysage rythmé et très lisible

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 87 : Saint-Malo : le port de commerce : La silhouette des grues et des entrepôts inscrit dans le paysage une des activités du site.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Cancale, ville-paysage sur la baie

- La façade urbaine du port de Cancale est indissociable de l'espace de la baie du Mont-Saint-Michel à laquelle elle s'adresse entièrement. L'activité du port elle-même est en lien avec l'estran et ses productions d'huîtres et de moules.
- L'urbanisation de La Houle, la falaise, les silhouettes du bourg en partie haute, forment un paysage reconnu, bien visible depuis les points de vue du rebord de la côte qui associent les éléments de nature aux motifs bâtis dans une combinaison structurée.



Illustration 88 : Cancale : La structure paysagère est nettement lisible : le port de La Houle au pied de la falaise, le bourg sur le plateau. Entre les deux, une langue de paysage naturel contribue à la lisibilité du site et à la présence des éléments de nature dans la structure urbaine.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Petites villes dans la campagne

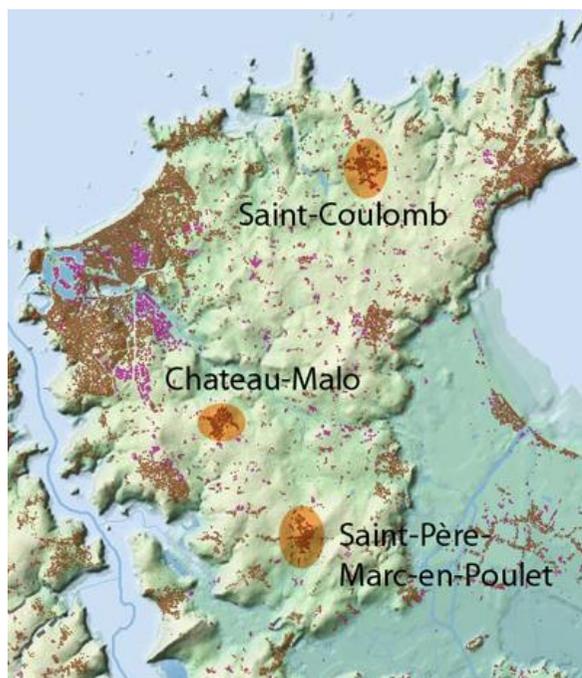


Illustration 89 : Localisation de petites villes en campagne
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Ces villes ne sont pas directement en contact avec le rivage et présentent des structures assez comparables : un village ancien assez aggloméré, puis d'importantes extensions en nappes et en lignes le long des routes ; Le développement récent des pôles urbains et des localités des rebords, influent eux aussi sur les campagnes, sous la forme de lotissements, de zones d'activités et commerciales, qui pourraient tendre à se rejoindre au détriment des continuités paysagères.

Reconstruction et explosion du développement urbain vers le Clos Poulet

- Après la Seconde Guerre mondiale, un processus de reconstruction de la ville close est engagé pour édifier une ville inspirée par son passé.

- Par ailleurs, la croissance démographique et économique a favorisé l'extension de la tâche urbaine, le développement des activités portuaires, la mutation des usages du littoral et des rives de la Rance.



Illustration 90 : Les quartiers de grands ensembles à Saint-Malo : Les ensembles de logements collectifs de l'après-guerre proposent des formes urbaines en rupture qui, comme l'imposante stature du quartier de la Découverte, marquent le paysage de la ville.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 91 : Saint-Malo, opérations groupées construites entre les années 1960 et 1990 : Les formes urbaines produites dans les dernières décennies du XXe siècle marquent fortement le paysage des coteaux de La Madeleine à La Découverte, à l'est de Saint-Servan. Le lotissement de la rue Pointel (à gauche) s'organise autour d'une ruelle semi-piétonne en impasse.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les extensions urbaines des années 1970-90 marquent les prémices d'une importante urbanisation orientée vers le Clos Poulet. Longtemps contenu par ses routes départementales 168 et 301, le tissu urbain s'ouvre sur l'extérieur avec le développement de nombreuses ZAC, zones industrielles et d'activités.

La lisibilité de l'interface urbaine/rurale

- À Saint-Malo, les projets d'extension urbaine ont concerné principalement le secteur est de l'agglomération ces 20 dernières années. Ce développement a déplacé et recomposé l'interface urbaine/rurale, notamment à Saint-Ideuc ou Château-Malo, ou même supprimé la coupure agro-naturelle existante entre les quartiers de Paramé et Rothéneuf ;
- Sur le secteur du Petit Paramé ou du Val, les développements urbains grignotent petit à petit les espaces agricoles et génèrent une porosité de la frange urbaine qui supprime une lecture paysagère fluide du tissu urbain. Les projets d'extension urbaine, comme à la Croix Désilles, vont déplacer certaines entrées de ville et étirer les secteurs pavillonnaires.

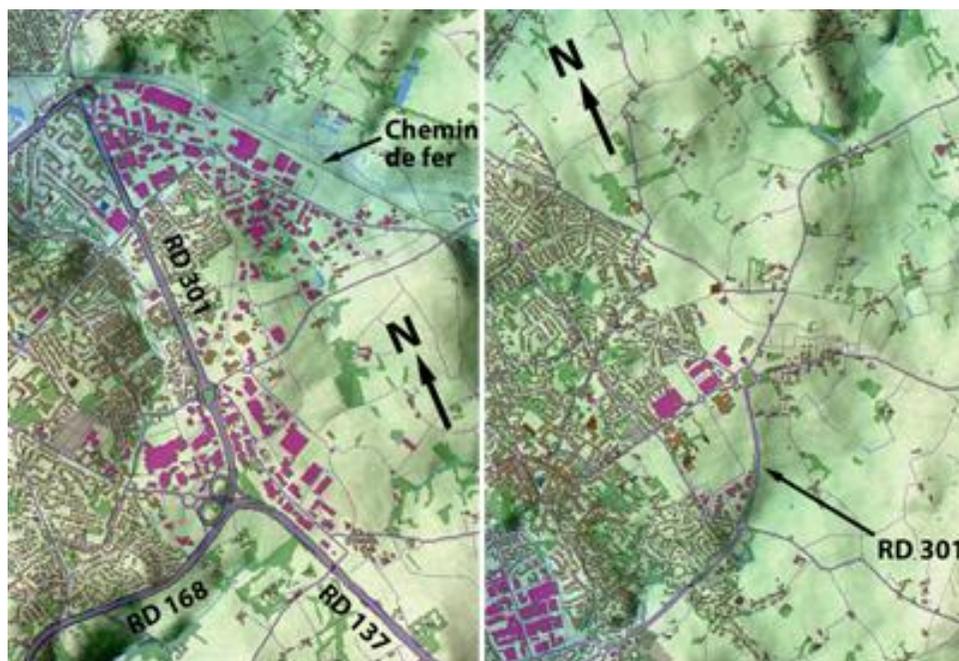


Illustration 92 : Voies de contournement de Saint-Malo

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- L'effet des infrastructures est important sur la lisibilité des franges urbaines. Lorsqu'elle dépasse la RD 301, la voie ferrée, inscrite en fond de vallon, constitue une limite entre la zone industrielle et l'espace agro-naturel. De même, la RD 168 au sud, reliant Saint-Malo à Dinard, et la RD 301 à l'est offrent des vues ponctuelles sur les tissus urbains et sur la campagne alentour.
- Toutefois, par endroits, le franchissement des voies de contournement par l'urbanisation repousse les limites de l'aire agglomérée. Petit à petit, les voies rapides se transforment alors en boulevards urbains, notamment la RD 301 à l'est, entre l'échangeur de Rennes et la zone industrielle Sud.

Les entrées de villes sur les axes du sud et de l'est

- Au sud de Saint-Malo, les entrées de ville sont le fait d'échangeurs. Sur la route de Rennes, l'urbanisation contenue sur une rive de la voie express permet une lecture aisée de la limite urbaine. Parfois, la diffusion du tissu en bord de voie importante rend plus difficile la lecture de l'entrée de ville.



Illustration 93 : Le secteur sud-est, l'urbanisation contenue en rive nord et est : à droite, la ZAC des Sept Pertuis marque fortement le paysage de l'entrée de ville.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Principales dynamiques observées :

- Une forte pression immobilière, portée par l'attractivité de la côte, l'excellente desserte routière et ferroviaire et le dynamisme économique du pôle malouin ;
- Un effet important de la patrimonialisation des côtes non urbanisées ;
- Une relative stabilité des paysages agricoles légumiers ;
- Une forte expansion urbaine : La comparaison des photos montre un très important développement des surfaces urbanisées gagnées sur les cultures, et le long du trait de côte. Cette dynamique est encore à l'œuvre et le territoire doit voir à terme de nouveaux secteurs s'urbaniser. Les dispositions sont cependant cadrées par les documents de planification (périmètres limités, recherche de densité évitant un trop fort étalement). La production de nouvelles surfaces de logements et d'activités passe désormais par des opérations de renouvellement urbain contenues dans l'enveloppe déjà construite.



Illustration 94 : Rochebonne, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Autour du phare de Rochebonne (pastille rouge), le développement pavillonnaire a consommé d'importantes surfaces cultivées. Les formes urbaines répétitives des lotissements sont particulièrement banales, et n'ont pas tenu compte du caractère unique du lieu, notamment la proximité de la côte ou des cultures. Le phare lui-même

est complètement « enfoui » dans le tissu pavillonnaire sans trouver de mise en scène à sa mesure dans l'espace public.

- Une certaine stabilité des paysages agricoles, une patrimonialisation des côtes non urbanisées :
 - Les cultures légumières ne nécessitent pas de vastes parcelles mais le Clos-Poulet n'est pas pour autant un pays de bocage. Pour ces raisons, le paysage des terres cultivées semble avoir subi, comparativement à d'autres secteurs d'Ille-et-Vilaine, moins de bouleversements ;
 - Les côtes non urbanisées, protégées par la loi Littoral, montrent, elles aussi une assez nette stabilité. La présence des cultures jusqu'au littoral reste une des marques caractérisant très positivement l'unité de paysage, et ceci sur trois fronts : celui de la Manche, avec l'exceptionnelle côte de Saint-Coulomb, celui de la baie, avec les rebords cultivés de Saint-Méloir et de Cancale, et celui des bords de Rance ;
 - Le Conservatoire du littoral et le Conseil général opèrent en outre des acquisitions de sites destinées à maintenir le caractère naturel.
- Si la présence des cultures reste importante, on remarque cependant des évolutions en termes de paysage :
 - Le développement des cyprès de Lambert, plantés volontiers dans les années 1960 ;
 - Les importantes évolutions des campings, initialement saisonniers, et qui comptent désormais beaucoup plus de mobile-home en place à demeure ;
 - Le développement du tourisme, et la part importante prise par les camping-cars dans le stationnement.
- Une accélération sur le littoral des phénomènes liés au dérèglement climatique (tempêtes hivernales, recul du trait de côte et des dunes...), qui viennent menacer ses infrastructures (route départementale 201, digue de l'Anse Du Guesclin...). De plus, il fait également face à une difficulté croissante de stationnement et d'accès aux plages, ce qui pose de réels problèmes de sécurité pour les usages riverains et l'accueil du public, fragilise les espaces naturels remarquables et perturbe les autres usages du territoire.

La Vallée de la Rance maritime

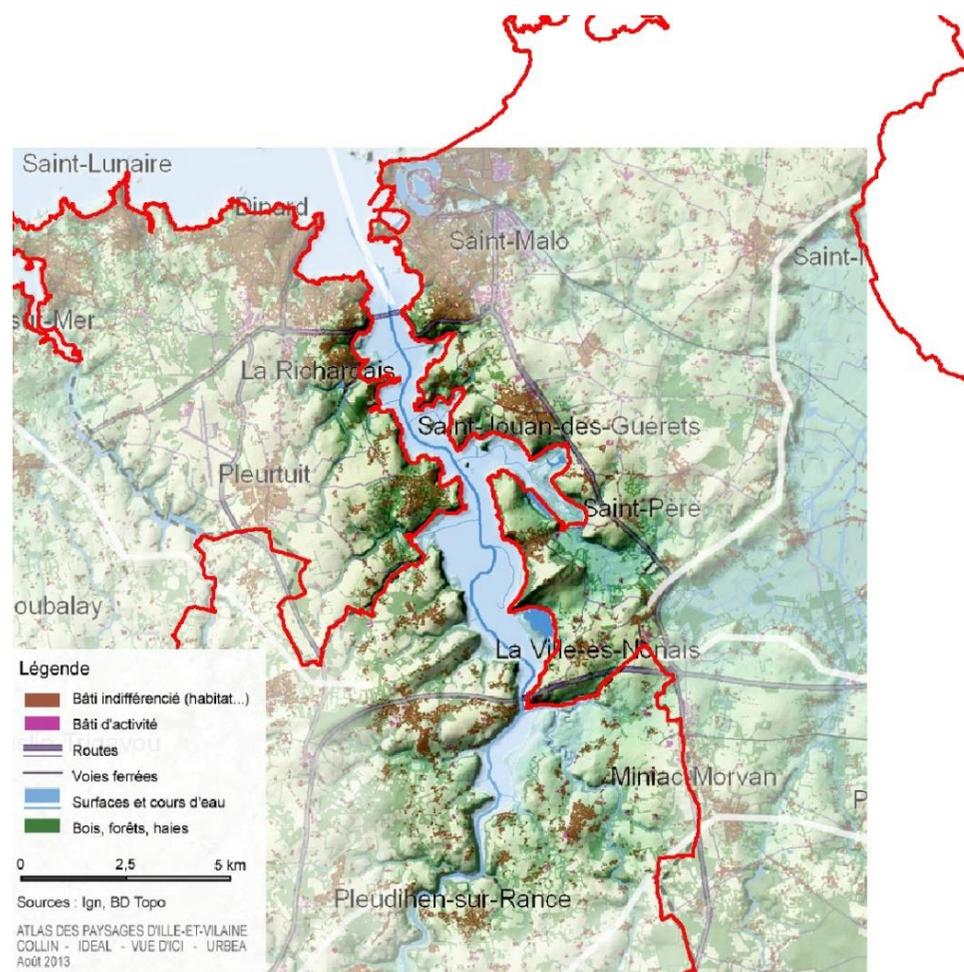


Illustration 95 : Carte de l'unité paysagère de la Vallée de la Rance maritime

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

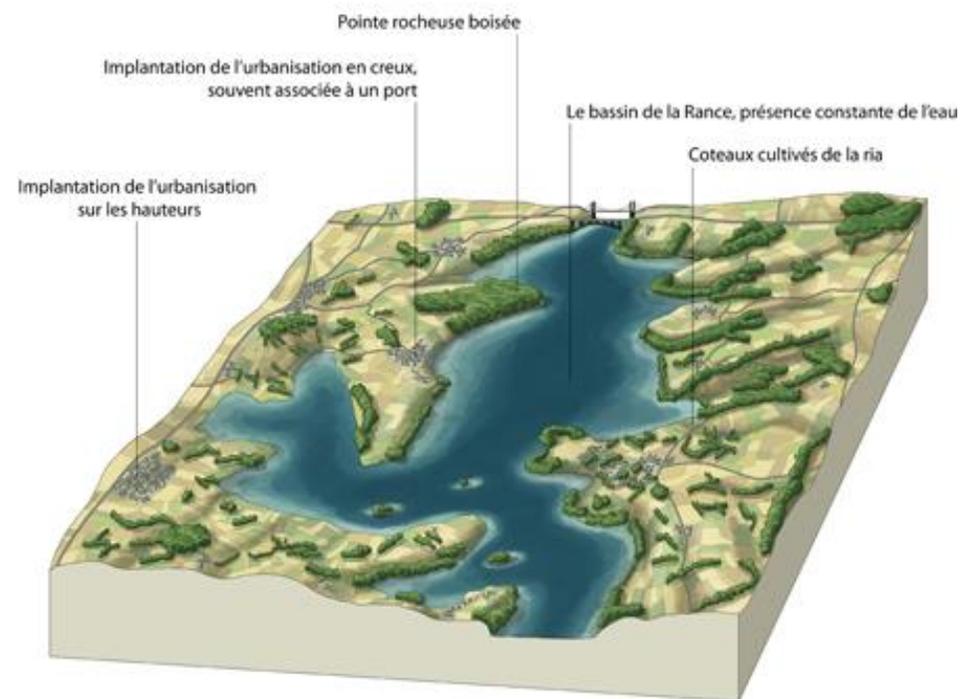


Illustration 96 : Bloc diagramme vu du nord vers le pont Saint-Hubert : Les coteaux cultivés de la ria sont ponctués de bourgs et de villages aux modes d'implantation différents. Le bassin est très découpé et les renforcements et les pointes rocheuses surmontées de boisements créent des effets de perspectives caractéristiques de l'estuaire, permettant une bonne lecture de sa structure paysagère.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Deux types d'implantations bâties originelles : dans les creux ou sur les hauteurs ;
- Le relief et la relation à l'eau ont également déterminé l'implantation originelle des bourgs. On trouve ainsi dans les « creux » les ports (La Richardais, Saint-Suliac, Port-Saint-Jean en Ille-et-Vilaine, Port-Saint-Hubert en Côtes-d'Armor). D'autres localités se sont, elles, implantées sur les hauteurs, comme La Ville-ès-Nonais, Saint-Jouan-des-Guéréts, Le Minihic-sur-Rance en Ille-et-Vilaine, Pleudihen-sur-Rance, Pleuër-sur-Rance, Langrolay-sur-Rance en Côtes-d'Armor. Leur impact sur le paysage est différent, mais l'habitat regroupé originel permettait dans tous les cas de garder une relation avec la Rance, et une cohérence paysagère.



Illustration 97 : La Richardais : Implantation originelle de la Richardais dans un creux, déterminante pour l'installation de cales. Le vieux bourg constitue un motif de paysage cohérent avec la ria.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les opérations d'urbanisme de la seconde moitié du XX^e siècle ont eu tendance à perturber la relation entre la Rance et son paysage, et les villes. Si les bourgs originels pouvaient constituer de véritables motifs de paysage caractéristiques, les extensions s'affranchissent des conditions particulières des sites. La « privatisation de la vue » sur le bassin semble être le seul motif d'implantation. On a vu ainsi ces quarante dernières années des lignes de pignons clairs apparaître sur les crêtes à Saint-Suliac par exemple, des extensions vers les rivages au Minihic-sur-Rance... qui perturbent la lecture et la compréhension du paysage, non-intégrées par des structures végétales adaptées.



Illustration 98 : Saint-Suliac : Le bourg initial de Saint-Suliac, pourtant exemplaire de l'implantation en creux des ports de Rance, s'est vu, dans la seconde moitié du XXe siècle, investi par des lotissements sur les crêtes, sans rapport aux types ni aux modes d'implantation existants. Sans cohérence, ces nouvelles opérations font perdre le rapport du bourg avec la ria.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 99 : Vue depuis le Mont Gareau vers Saint-Suliac et le Minihic-sur-Rance : Les pignons blancs des lotissements récents de Saint-Suliac et du Minihic-sur-Rance parasitent la vue, et tendent à banaliser le paysage pourtant exceptionnel et unitaire de la ria.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Principales dynamiques observées

Les évolutions territoriales les plus notables concernent :

- Les transformations du paysage agricole, avec l'agrandissement des parcelles, la disparition des haies bocagères, des arbres champêtres et des vergers ;
- L'implantation du barrage, qui a modifié le paysage de la ria, son fonctionnement en la maintenant toujours en eau, et permettant de la franchir au nord par la route, son écologie... ;
- L'étalement urbain, se traduisant notamment par des extensions urbaines autour des bourgs initiaux ;
- Le développement des pratiques de loisirs, notamment le nautisme.
- Parallèlement, la vallée est l'objet d'une forte dynamique de patrimonialisation. Site classé, elle est également intégrée au périmètre du projet de parc naturel régional « Rance-côte d'Émeraude », visant entre autres le maintien de la qualité paysagère.



Illustration 100 : Saint-Suliac, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

On remarque ici l'étalement urbain du bourg, s'affranchissant de l'implantation initiale, originellement en creux. Des lotissements se sont développés au nord-ouest et au sud-est, sur les hauteurs. L'impact est colossal sur les vues depuis l'autre rive, la ria, et les hauteurs environnantes.

La Mer et l'estran du Mont-Saint-Michel



Illustration 101 : Localisation de l'unité de paysage La Mer et l'estran du Mont-Saint-Michel

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

La structure paysagère est principalement constituée par l'estran lui-même, par les effets des marées, par les activités économiques qu'il accueille.

Dynamiques observées

- La pêche, la production d'huîtres et de moules, l'évolution des herbiers et l'envasement, l'intensification de la fréquentation touristique, constituent d'importantes dynamiques pour le territoire. Parallèlement, la patrimonialisation du Mont-Saint-Michel et de son large cadre s'est accrue et continue de s'intensifier.
- Les évolutions urbaines des côtes, notamment sur la digue, sont traitées dans les unités paysagères « Saint-Malo et le Clos-Poulet » et « Marais de Dol ».



Illustration 102 : Le port du Vivier-sur-Mer, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours. Le port a été agrandi sur l'estran, indiquant l'évolution des activités de pêche et de production de coquillages. Le projet obéit cependant à un plan d'ensemble structuré, traduisant la volonté d'inscrire dans le paysage un équipement cohérent.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Marais de Dol



Illustration 103 : Localisation de l'unité de paysage des Marais de Dol

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Unifiés par leur relief et leur histoire, les marais de Dol présentent une variété de paysages ordonnés : ce sont **les cinq paysages des Marais de Dol**.

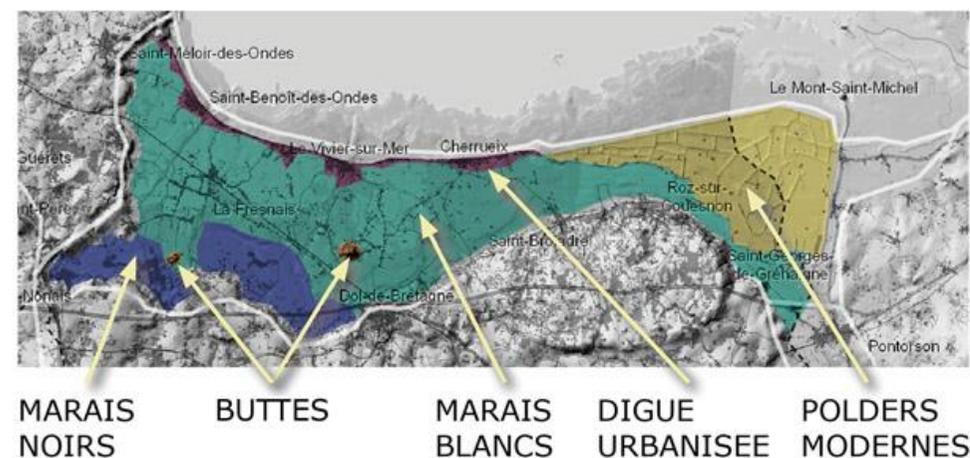


Illustration 104 : Identification des 5 paysages des marais

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les marais noirs : un milieu singulier et peu accessible

Les marais noirs s'étendent à l'est de Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine, à côté de l'isthme étroit qui sépare les marais de la vallée de la Rance. Dans ce secteur, l'humidité des sols est entretenue par la pente générale de la plaine qui est légèrement orientée vers le sud (l'altitude, environ 2 mètres, est plus faible à la mare de Saint-Coulban et au Biez du Milieu que plus près de la côte, dans le marais blanc). Les sols tourbeux ont été exploités, ils présentent aujourd'hui de nombreux plans d'eau et d'importantes plantations de peupliers.

C'est aussi une partie « secrète » du marais : en dehors de la petite route au sud de Saint-Guinoux, il n'y a pratiquement pas de chemins, et la mare de Saint-Coulban est une réserve inaccessible. Du fait de ces conditions très difficiles d'accès, les marais noirs sont des paysages confidentiels, réservés à ceux qui peuvent s'y rendre : propriétaires et exploitants, chasseurs, naturalistes. Ils apparaissent surtout sous la forme de masses de peupliers, notamment depuis la RD 136 à Châteauneuf : la vision des marais est faussée par cette grande masse opaque, qui tend à écraser l'échelle du site pourtant singulier de l'isthme.

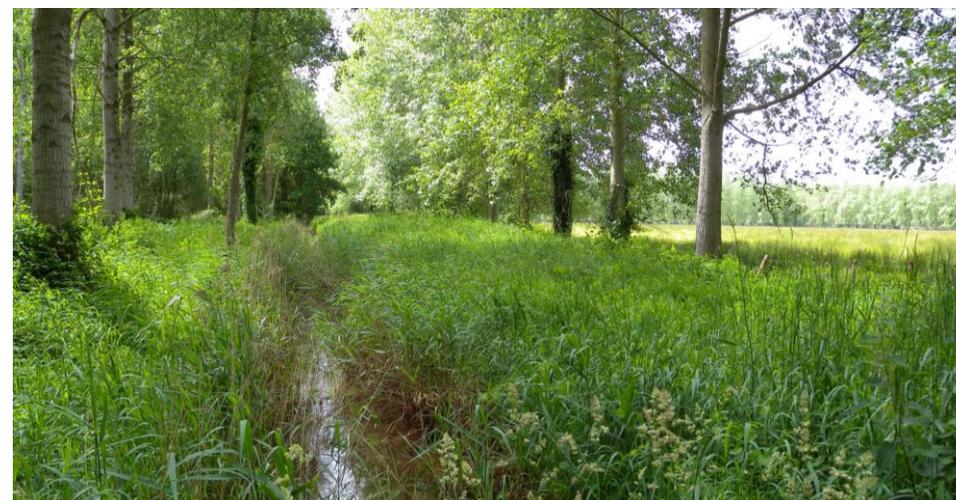


Illustration 105 : Le marais noir apparaît surtout sous la forme des masses opaques de peupliers, qui traduisent le caractère humide, mais n'offrent pas de réelle accessibilité

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les marais blancs : une singulière campagne



Illustration 106 : Vue du marais blanc depuis le Mont-Dol : Le paysage compose le premier plan d'une des vues les plus connues sur le Mont-Saint-Michel. Les parcelles de cultures laissent le sol clair apparaître en hiver. Les silhouettes particulières des saules recépés forment des lignes insolites. Un lotissement au premier plan semble avoir ignoré la structure spécifique du paysage dans lequel il s'est installé, comme sa position au pied du point de vue.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Le bâti très dispersé

- Le marais blanc est très bâti, dans une disposition plutôt linéaire à proximité des chemins, et selon des formes contrastées. La Fresnais est le seul village du marais blanc qui ne soit ni contre la digue, ni sur une butte. Ses constructions s'étendent sur un territoire vaste, le long d'un important linéaire de routes où alternent la forme traditionnelle des longères perpendiculaires à la voie, et celle des pavillons modernes implantés à l'unité dans leurs parcelles, face à la route.
- La dispersion du bâti le long des voies n'est cependant pas un fait nouveau. Elle apparaît déjà nettement sur la carte d'État-Major du XIXe siècle.
- On retrouve ces formes différenciées au nord du Mont-Dol.



Illustration 107 : Répartition du bâti de La Fresnais : Les parcelles bâties s'étalent le long des routes sur un territoire très vaste, donnant à une grande partie des marais un caractère urbanisé.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 108 : La Fresnais : Une route ponctuée par les implantations perpendiculaires des longères, groupant deux à trois maisons orientées vers le soleil.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 109 : La Fresnais : Pavillons modernes implantés le long d'une route, donnant sur la poche de culture désormais inscrite dans l'enveloppe urbaine.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 110 : Depuis le point de vue du Mont-Dol : À droite, la position des fermes et des longères accompagne la voie et les accès aux parcelles de cultures, formant une structure paysagère cohérente et lisible. Les matières et les couleurs de la pierre et de l'ardoise s'inscrivent dans le contexte du paysage cultivé.

Illustration 111 : À gauche, les lots individuels et les implantations coupent toute relation entre la voie et les cultures, les façades blanches contrastent brutalement avec les toits noirs et attirent l'œil. La structure spécifique du paysage est effacée par une organisation et une architecture sans caractère, ordinaire.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

La digue urbanisée : une ligne de tensions

- Il s'agit de la digue ouest, tendue entre le coteau de Saint-Méloir-des-Ondes à l'ouest, et la chapelle Sainte-Anne à l'est ;
- La digue porte la RD 155 et son trafic, ainsi qu'une urbanisation linéaire presque ininterrompue, où se succèdent les villages, les anciens moulins, le port du Vivier-sur-Mer, les parcs d'activité ostréicole ;
- Le long de la route, le paysage apparaît comme une façade urbaine plus ou moins continue, ponctuée par les silhouettes des clochers et des anciens moulins, en relation avec l'ouverture de la baie ;
- Le marais est beaucoup moins visible, et n'apparaît que lors de courtes séquences encore ouvertes ;
- La forme des villages est conditionnée par la linéarité de la digue, ce sont de fins fuseaux, offrant peu d'espaces publics. Les extensions récentes se sont faites du côté du marais, mais sous des formes banales de lotissement, sans lien avec les paysages urbains linéaires qui font l'identité des villages de la digue.

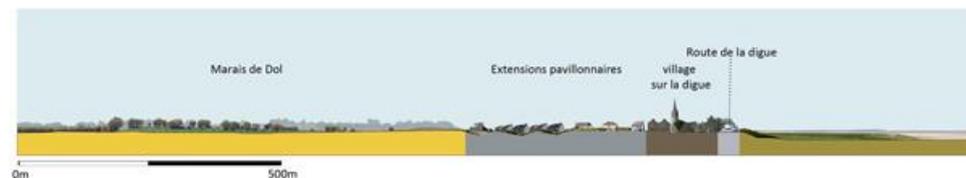


Illustration 112 : Coupe type d'un village de la digue : Les extensions pavillonnaires récentes renforcent l'effet coupure de l'urbanisation linéaire entre la digue et le marais.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les polders modernes

- Au début du XX^e siècle, d'importants travaux ont créé un nouveau territoire cultivé, à l'est de la chapelle Sainte-Anne. Une digue, axée sur le Mont, a été construite à partir du site de la chapelle, prolongeant l'ancienne digue et le cours du Couesnon a été canalisé plus à l'est, alors qu'il suivait différents chenaux en méandres auparavant ;
- Les terres ainsi gagnées obéissent à une organisation fonctionnelle : un réseau régulier de rigoles et de chemins draine et donne accès aux parcelles, exploitées par des fermes isolées réparties régulièrement. Ce sont les seuls éléments bâtis, il n'y a pas de village ni de hameau.



Illustration 113 : Une ferme des polders : Le paysage de vastes parcelles, principalement cultivées, est ponctué par les fermes isolées et les lignes de peupliers. La silhouette du Mont-Saint-Michel se détache de ce socle horizontal.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les buttes

- Les plutons sont de petites pointes de granit qui émergent au-dessus de l'horizontale de l'estran (Mont-Saint-Michel et Tombelaine) et des marais (Mont-Dol dans le marais blanc). Ces émergences granitiques sont complétées par des buttes plus discrètes, notamment à Lillemer.



Illustration 114 : Le Mont-Dol : La face ensoleillée du Mont-Dol forme un paysage spectaculaire, un objet « insulaire » porté par la surface des marais cultivés. On y distingue nettement le village, dominé par la masse de granit, et la silhouette des moulins sur la crête.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dynamiques observées

- Tous les espaces composant le marais ont beaucoup évolué depuis 1950, les dynamiques concernent à la fois la progression de l'urbanisation, la disparition des pommiers, la progression des peupliers et des boisements. Le secteur des polders modernes, constitué plus récemment, apparaît plus stable, bien que la part de l'élevage soit réputée faiblir devant la progression des cultures ;
- La pression urbaine propre à la côte, le besoin de production de logements, l'évolution des activités, restent vifs, et interviennent sur un paysage d'une personnalité exceptionnelle. Le territoire est en outre impliqué dans la valeur patrimoniale de la baie du Mont-Saint-Michel, et s'inscrit dans les pratiques touristiques liées à la côte et à la Baie, accentuant les exigences de qualité paysagère.



Illustration 115 : La Fresnais, photos aériennes de 1950 (bâti souligné en orange) et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- L'urbanisation du marais blanc vient s'ajouter à celle qui s'est déjà développée le long de certaines voies, comblant les fenêtres sur le paysage des cultures. Elle investit aujourd'hui de nouvelles voies. Alors qu'en 1950, le bâti montre une remarquable cohérence dans les implantations des maisons, orientées vers le sud et groupées en bandes, les logements récents s'implantent isolément, au milieu de leur parcelle, dans une disposition standard éloignée de ce qui faisait un caractère local ;

- Les structures agricoles ont elles-mêmes beaucoup évolué. Le remembrement a recomposé les parcelles. Surtout, les arbres fruitiers ont disparu, modifiant complètement le paysage en ouvrant de vastes dégagements qui rendent plus visible encore l'étalement urbain le long des routes.



Illustration 116 : Hirel, photos aériennes de 1950 (bâti souligné en orange) et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Comme les autres villages de la digue, Hirel a vu son urbanisation progresser le long de la côte, comblant peu à peu les fenêtres unissant le marais à l'estran. L'étalement urbain est également notable vers le marais, sous la forme de lotissements aux implantations standardisées et périurbaines. Les formes peu compactes laissent encore d'importantes poches non bâties : le phénomène a accentué l'étalement vers le marais, mais ouvre aussi d'intéressantes perspectives de densification.

Massif de Saint-Broladre



Illustration 117 : Localisation de l'unité de paysage du Massif de Saint-Broladre

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 118 : Depuis le sommet du Mont-Dol : Le massif apparaît comme un motif très identifiable, dialoguant avec la baie, les marais de Dol et le Mont-Saint-Michel

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

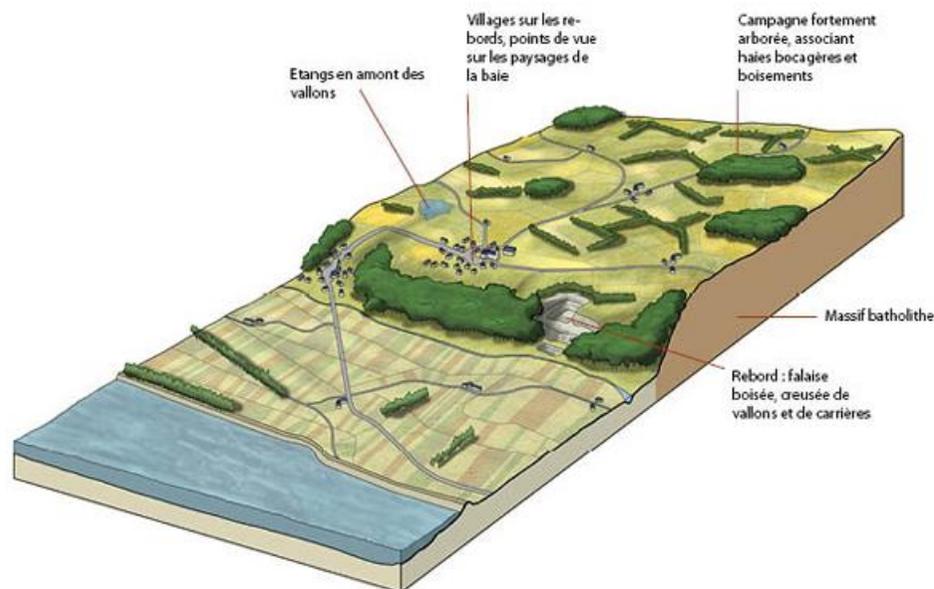


Illustration 119 : Bloc-diagramme : La forme du relief occasionne une structure paysagère lisible, une répartition différenciée des éléments entre le sommet et les rebords. Sur les rebords se concentrent également les enjeux de relation avec la baie : points de vue, horizons identifiables

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Sur le plateau lui-même, s'étend une campagne très arborée, peu bâtie et ponctuée de plans d'eau. Le bocage apparaît particulièrement dense, du fait de la permanence de l'élevage des bovins, favorisant le maintien de prairies.

Composantes urbaines et bâties

- En dehors des bourgs, le nombre des fermes et hameaux reste limité. Aussi, l'unité ne présente pas d'étalements ou de mitages notables. Les noms en « Ville » rappellent les origines gallo-romaines de ces villages ;
- Outre les vues sur le Mont, de nombreux éléments de patrimoine ponctuent le massif, tels que le télégraphe de Chappe, ou les mégalithes d'Outre-Tombe à Saint-Broladre.

Dynamiques observées

Les évolutions les plus notables concernent :

- Les développements urbains en périphérie des bourgs, bien que le phénomène soit resté assez mesuré ;
- Les transformations du paysage agricole, moins marqué que dans d'autres secteurs ;
- La construction de la RN 176 et l'apparition de carrières.



Illustration 120 : Roz-sur-Couesnon, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Bassin de Pleine-Fougères

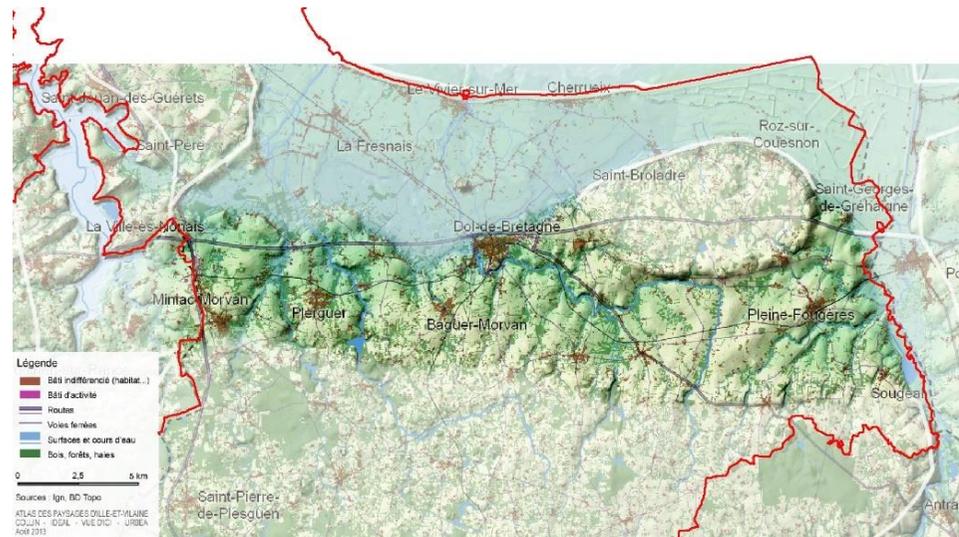


Illustration 121 : Carte de localisation de l'unité du Bassin de Pleine-Fougères
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dans une position d'articulation entre les marais de Dol, la baie du Mont-Saint-Michel et les massifs de Saint-Broladre et Saint-Pierre-de-Plesguen, traversée par de nombreuses voies, l'unité du Bassin de Pleine-Fougère peut être regardée depuis de nombreux points de vue. Elle présente un paysage rural au bocage peu dense, ponctué de bourgs, et auquel Dol donne une centralité.

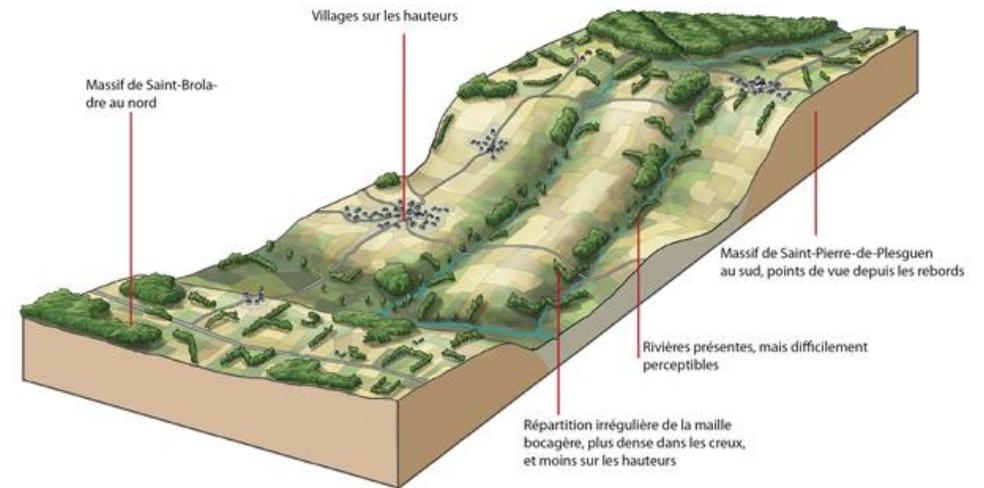


Illustration 122 : Bloc-diagramme : Le site est principalement défini par les unités voisines, notamment les massifs granitiques, dont les rebords offrent des points d'observation.
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Un paysage rural structuré par les reliefs

Le Bassin de Pleine-Fougères présente l'aspect d'un paysage rural bocager, mais ce sont les reliefs qui l'encadrent qui lui confèrent l'essentiel de son caractère paysager.



Illustration 123 : Au sud de Dol : Depuis une position légèrement éminente, le point de vue permet de distinguer les motifs de la cathédrale de Dol et du Mont-Dol, puis la baie, la côte cancalaise, la Manche... unis ici dans un même panorama
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dol en bordure, la plupart des bourgs entre les rivières

Dol, une relation coupée avec les marais

- Dol-de-Bretagne occupe un site à la rencontre de deux vallons. C'est la seule agglomération prenant historiquement position au bord du marais que la silhouette solide de la cathédrale semble dominer. Pourtant, la relation paysagère entre Dol et le marais n'est pas aujourd'hui sensible : la RN 176 s'interpose et de hauts rideaux de peupliers obturent les vues depuis la ville.
- Dol disposerait pourtant là d'un contact presque direct entre son centre historique remarquable et un horizon de paysage agro-naturel et original (les marais). Au sud, la relation à la campagne est devenue impossible en raison du développement d'importants faubourgs résidentiels et d'activités peu articulés avec le cadre paysager.

Des bourgs aux extensions urbaines non maîtrisées

- À l'exception de Baguer-Morvan implanté près d'une vallée, les autres localités de l'unité sont majoritairement situées sur les crêtes, entre deux vallons (Miniac-Morvan, Plerguer, Epiniac, La Boussac, Pleine-Fougères...). Elles présentent peu ou prou les mêmes phénomènes d'étalement avec, autour du centre initial, des extensions par plages ou le long des routes (particulièrement marquées à Plerguer, moins à Epiniac et La Boussac) ;
- À Miniac-Morvan, une « tentacule » routière urbanisée correspondant à l'ancienne route de Saint-Malo vient mêler, au nord, l'agglomération à la zone d'activités Actipôle au carrefour de la Chesnaie (RN176/RD137).

De nombreuses infrastructures, autant de points de vue

- L'unité est sillonnée de voies importantes dont beaucoup desservent Dol. La ville, malgré sa position en bordure de l'unité paysagère, se retrouve ainsi en situation de carrefour et de « centralité ». Ces voies jouent un rôle important car, très fréquentées, elles desservent le littoral et ses activités touristiques. Aussi, les points de vue qu'elles offrent sur le paysage concernent des usagers nombreux et attentifs ;
- Les routes et voies de chemin de fer qui traversent l'unité n'utilisent cependant pas toujours ce potentiel de découverte du paysage. C'est le cas de la RN 176 (au nord de l'unité et en bordure du marais, elle tend à s'interposer dans la lecture de ce voisinage) et de la RD 137 (en limite de l'unité paysagère, elle ne permet pas d'en percevoir le paysage rural du fait de l'importance des zones d'activité et des

développements urbains de Miniac-Morvan). En revanche, la RD 155 de Fougères à Dol qui traverse l'unité permet de découvrir ses composantes rurales. Il en est de même des voies SNCF Rennes-Saint-Malo, Dol-Dinan, Rennes-Caen. En traversant l'unité de part en part, elles offrent aux voyageurs de très agréables points de vue.

Dynamiques observées

Les évolutions les plus notables concernent :

- Les développements urbains qui touchent en priorité les localités situées à proximité des axes routiers, et tout particulièrement la RD137 (Rennes-Saint-Malo) et la RN 176 (Saint-Brieuc-Avranches), et dans une moindre mesure les localités plus éloignées ;
- Les transformations du paysage agricole, moins bocager, et le boisement des fonds de vallée.



Illustration 124 : Plerguer, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Trois importantes dynamiques sont observables :

- L'urbanisation de Plerguer, bénéficiant de la proximité des deux axes routiers, a beaucoup gagné sur les terres environnantes. L'étalement est accentué par la typologie des pavillons individuels, par les reliquats laissés libres au sein du secteur urbanisé, et par le développement linéaire, particulièrement le long de la route de Miniac-Morvan, au sud-ouest. Les limites urbaines sont devenues peu lisibles ;
- Les structures agricoles sont fortement modifiées par le remembrement, la disparition des arbres fruitiers ;
- La vallée du Méleuc, à l'ouest, a perdu le caractère ouvert que lui conféraient les prairies, et s'est considérablement boisée par les peupleraies et les enfrichements.



Illustration 125 : Dol-de-Bretagne, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine



Illustration 126 : Époques d'urbanisation de Dol-de-Bretagne

Source : Géoportail

Le secteur urbanisé s'est étendu dans les terres au sud, mais pas au nord, vers le marais. Zones pavillonnaires et zones d'activités se partagent les extensions. La RN 176 est venue constituer au nord une limite et une coupure entre la ville et le marais, la route et l'échangeur à l'est de la ville ont motivé les principales extensions d'activités.

Massif de Saint-Pierre-de-Plesguen

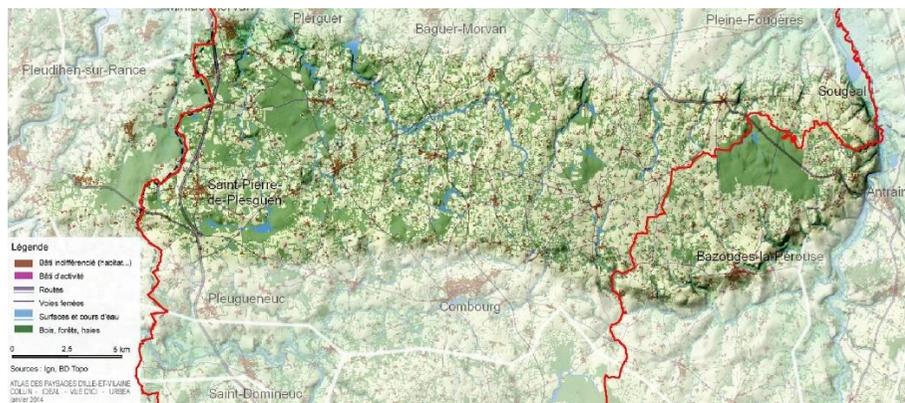


Illustration 127 : Localisation de l'unité de paysage du Massif de Saint-Pierre-de-Plesguen

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

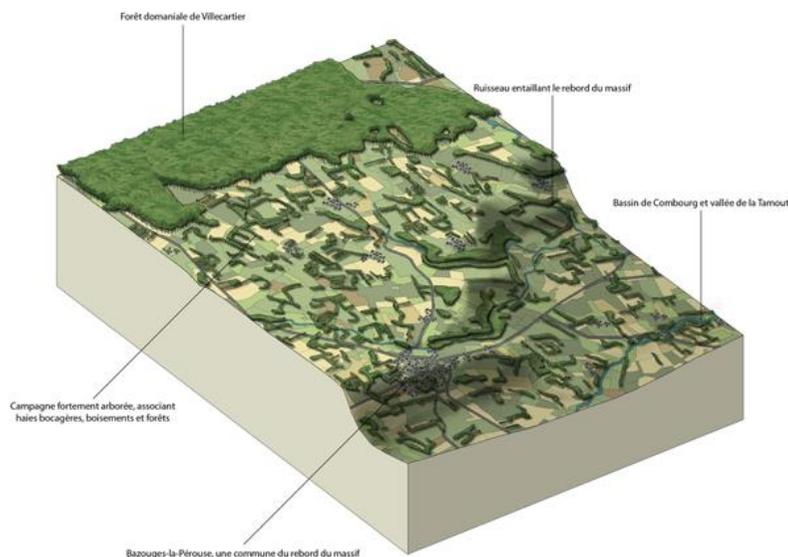


Illustration 128 : Bloc diagramme sur la partie est de l'unité : Le massif constitue une unité élevée entre deux bassins. Les forêts, bois, haies bocagères et gaines boisées des ruisseaux en font une unité très fortement arborée.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Le massif surmonté de boisements compose un repère identifiable depuis les unités voisines, et offre de larges vues sur ces dernières. Le plateau est entaillé par des ruisseaux, et ponctué de points d'eau. La densité d'arbres y est impressionnante et les forêts, bien référencées, composent des pièces de paysages variées.

Un massif largement boisé, visuellement ouvert aux unités voisines

- À l'ouest, un bocage dense parcouru par des ruisseaux et ponctué de cours d'eau ;
- Des composantes bâties relativement discrètes, mais une urbanisation récente affranchie du bâti traditionnel ;
- L'importante densité de boisements et de haies du massif filtre le regard, et la succession de plans arborés intègre les éléments construits. Ainsi, malgré une traversée nord-sud de l'unité, la voie ferrée reste très discrète, se signalant surtout lorsque les routes la traversent et, bien sûr, dans les bourgs. Il en va de même pour la RD 137, discrète et intégrée par les haies et les bosquets qui la jouxtent.
- L'urbanisation des bourgs obéit à différents modes d'implantation. Dans la partie haute, à l'est du massif, les communes les plus importantes se sont plutôt développées sur les rebords, (Bazouges-la-Pérouse, Trans-la-Forêt, la Fontenelle...) et sont ainsi visibles depuis les unités voisines.

Le plateau accueille des bourgs et des hameaux de moindre taille (Cuguen, Broualan...)

- L'implantation semble moins définie à l'ouest du massif où les bourgs prennent place aux abords des ruisseaux, dans les plaines, ou sur des replats ;
- À l'instar de la RD 137 et de la voie ferrée, leur impact sur le paysage est amoindri par la densité de boisements et de haies du bocage. Les bourgs se signalent surtout par les clochers qui émergent au-dessus des arbres.
- Les bourgs du rebord, inscrits sur le relief, sont intimement liés au paysage. Leur morphologie s'est adaptée aux courbes de niveau, et ils présentent une façade ouverte sur le grand paysage. Bazouges-la-Pérouse par exemple, sur un relief dominant, compose, depuis le bassin de Combourg notamment, un véritable motif, repère de paysage. Le bourg qui offre aussi au sein de son tissu des vues lointaines sur les environs, apparaît comme un site privilégié de lecture et de compréhension du territoire.



Illustration 129 : Bazouges-la-Pérouse est installée sur le coteau. Bonnemain située sur un replat est perceptible grâce à l'émergence du clocher.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Mais l'unité de paysages du massif présente aussi une implantation linéaire en poches bâties le long des routes, symptomatiques du mitage et de l'étalement urbain. L'enveloppe bâtie prend souvent une forme de plan étoilé qui étire les entrées de bourg. Dès que le recul est suffisant, on constate alors des scènes de confrontations brutales entre les espaces ouverts agricoles et le bâti, non intégré.



Illustration 130 : Poche de bâti révélatrice du problème d'étalement urbain à Saint-Pierre-de-Plesguen : Le mode d'implantation, l'absence d'intégration des pavillons, les couleurs des pignons... créent une confrontation brutale avec l'espace ouvert agricole, et tend à banaliser le paysage.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Les types de bâti récent sont assez éloignés de l'habitat regroupé des bourgs initiaux. Les pignons blancs des pavillons s'éparpillent et se dispersent autour des centres aux maisons accolées qui structurent l'espace public des rues. Le crépi clair remplace le granit bleu pourtant local, surtout caractéristique des communes de l'ouest de l'unité. La présence de carrières autour de Lanhélin est significative, et fait apparaître le granit bleu, matériau constitutif du socle de l'unité, comme du bâti traditionnel de certains bourgs. Si les hauts merlons cachent généralement les carrières, le granit apparaît massivement sur des zones de stockage, ou de manière plus ténue en composant des chaos, des fronts de taille, ou de simples affleurements dans les bois et les forêts.

Dynamiques observées

Les évolutions les plus notables concernent :

- Les développements urbains, assez disparates des bourgs et villages de l'unité. Les localités à l'ouest, sous l'impulsion de la RD 137, se sont globalement plus étoffées qu'à l'est, de manière étoilée le long des routes autour des bourgs (Saint-Pierre-de-Plesguen, Bonnemain, Lanhélin). Certains villages à l'est n'ont quasiment pas changé depuis les années 1950 (Broualan, Cuguen). Les communes du rebord ont également eu tendance à davantage évoluer ;
- La disparition de quelques haies du bocage, présentant cependant un maillage encore très constitué, et le regroupement des parcelles agricoles ;
- Le développement du tourisme vert prisé sur le massif, lié aux forêts notamment ;
- L'implantation récente d'éoliennes à Trémeheuc.



Illustration 131 : Saint-Pierre-de-Plesguen, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

La commune s'est étirée le long des axes routiers, donnant une forme étoilée à l'enveloppe bâtie. Les parcelles agricoles regroupées sont plus imposantes, le bocage est moins constitué, ou regroupé parfois en boisements. La RN 137 marque une mutation majeure du territoire, en constituant une limite physique « infranchissable ».

Bassin de Combourg



Illustration 132 : Localisation de l'unité de paysage du Bassin de Combourg

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Cette unité de paysage vallonnée est marquée par une campagne à dominante bocagère. Ses limites clairement définies entretiennent d'importantes relations de covisibilité. Le Bassin est marqué par sa ville-centre : Combourg.

Une unité en creux, cadrée par des boisements, liée visuellement au canal et au Couesnon

Le Bassin propose très peu de secteurs plats. Il est composé par le coteau nord de la vallée du Linon et par la vallée de la Tamout qui s'écoulent dans des sens différents : le Linon, affluent de la Rance, vers l'ouest, et la Tamout, affluent du Couesnon, vers l'est. Le passage d'une vallée à l'autre forme un seuil à la Haye sur le territoire communal de Combourg. Malgré les ondulations qui caractérisent le Bassin, les hauteurs des coteaux, et celles des collines de Saint-Aubin-d'Aubigné offrent des points de vue lointains, et entretiennent des relations de covisibilité importantes.

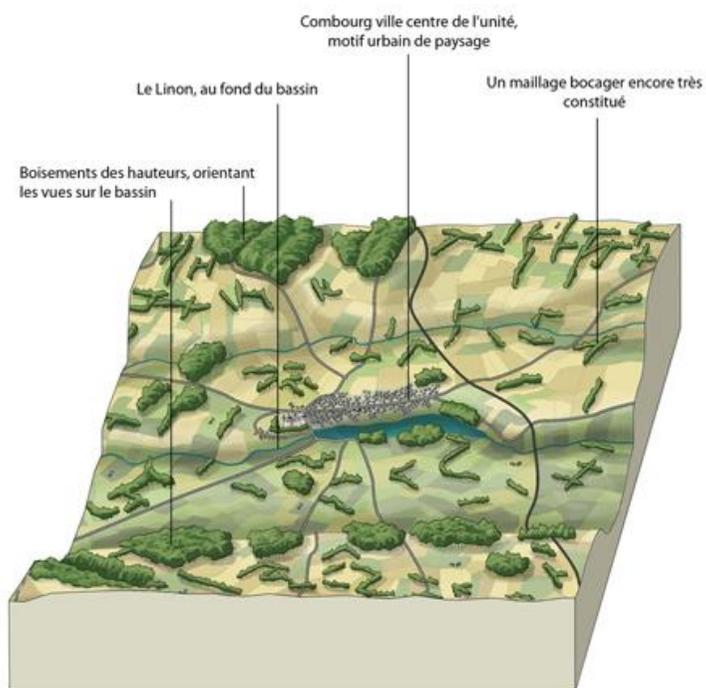


Illustration 133 : Bloc diagramme orienté sur Combourg et la partie ouest du Bassin : Le bloc permet de comprendre le phénomène de covisibilité entre les coteaux nord et sud. On constate également la présence de bois sur les sommets, favorisant les vues vers le Bassin

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Des scènes de campagne contrastées

Si l'image générale du Bassin est bocagère, la disparition des haies, dont il ne reste par moment que quelques traces de lignes clairsemées sur de grandes parcelles, crée des scènes de cultures plus larges et étendues, plus proches visuellement de l'openfield. Ces paysages sont principalement situés dans la partie ouest de l'unité.

Des communes inscrites sur le relief, une structure patrimoniale

Le relief du Bassin de Combourg induit une adaptation nécessaire des bourgs initiaux. Les communes les plus importantes ont majoritairement pris place sur les hauteurs, et seuls les hameaux ponctuent le fond des vallées. On trouve ainsi régulièrement des vues

sur le paysage en sortie de bourg, qui permettent la compréhension du territoire et de ses dynamiques. Les bourgs se signalent généralement depuis les espaces agricoles par l'émergence de clochers au-dessus des boisements, ponctuant et rythmant le paysage.

Combourg

Combourg apparaît par sa taille, sa position et sa composition comme la ville-centre de l'unité. Le château est mis en scène par le plan d'eau au sud, les boisements autour, et la concentration du bourg limitrophe, faisant apparaître la commune comme un véritable motif de paysage dès les coteaux sud. La position du château et sa hauteur évoquent le génie du lieu qui entretient des relations fortes avec le paysage. Les extensions à l'est ainsi que l'alignement de peupliers tendent à amoindrir cet effet et à étirer l'enveloppe bâtie.



Illustration 134 : Vue sur le paysage depuis le Château de Combourg : Le bassin apparaît depuis les fenêtres et les chemins de ronde comme un territoire très boisé. Les parcelles ouvertes se distinguent à peine

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dynamiques observées

- Les développements urbains, qui touchent en priorité les communes situées à l'ouest, à proximité de la RD137, ainsi que Combourg en partie centrale de l'unité du Bassin de Combourg. Les localités à l'est sont moins impactées ;
- Les transformations du paysage agricole, moins bocager, surtout à l'ouest de l'unité de paysage.

Canal d'Ille-et-Rance

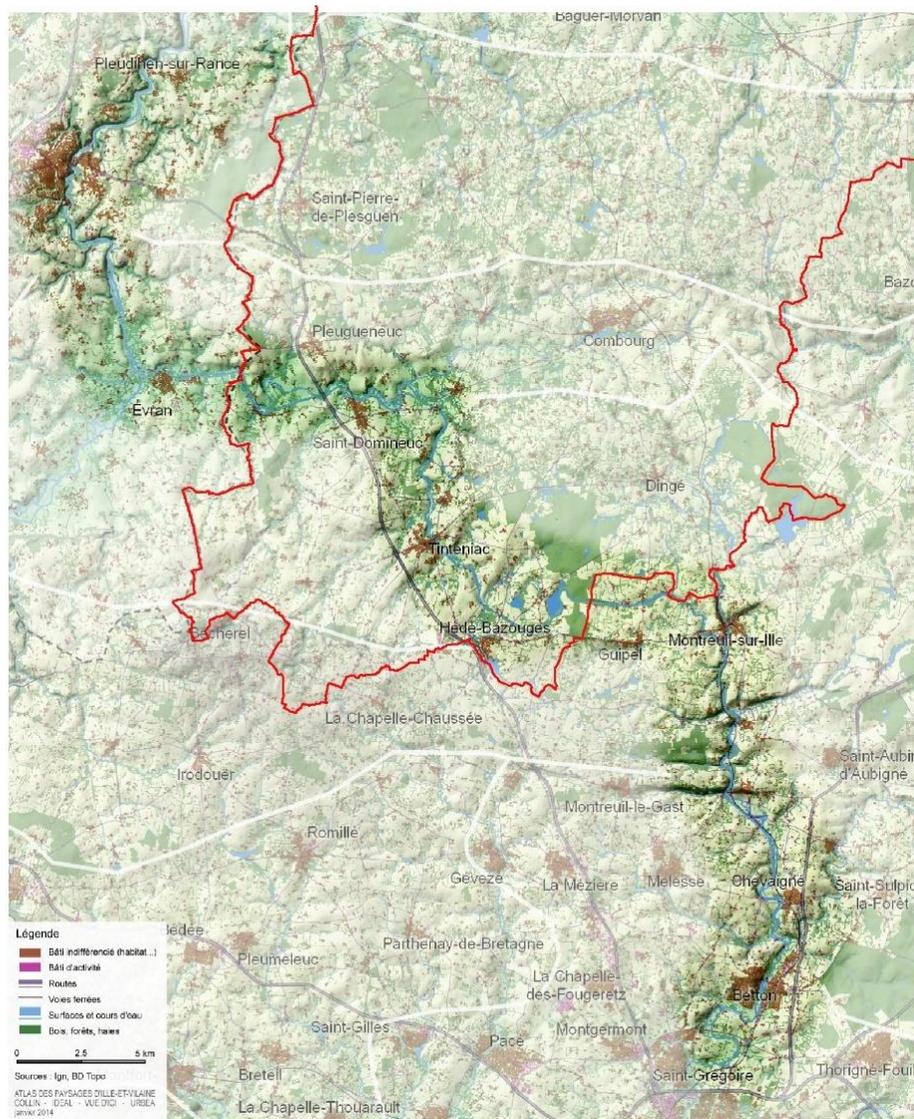


Illustration 135 : Localisation de l'unité de paysage du Canal d'Ille-et-Rance

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

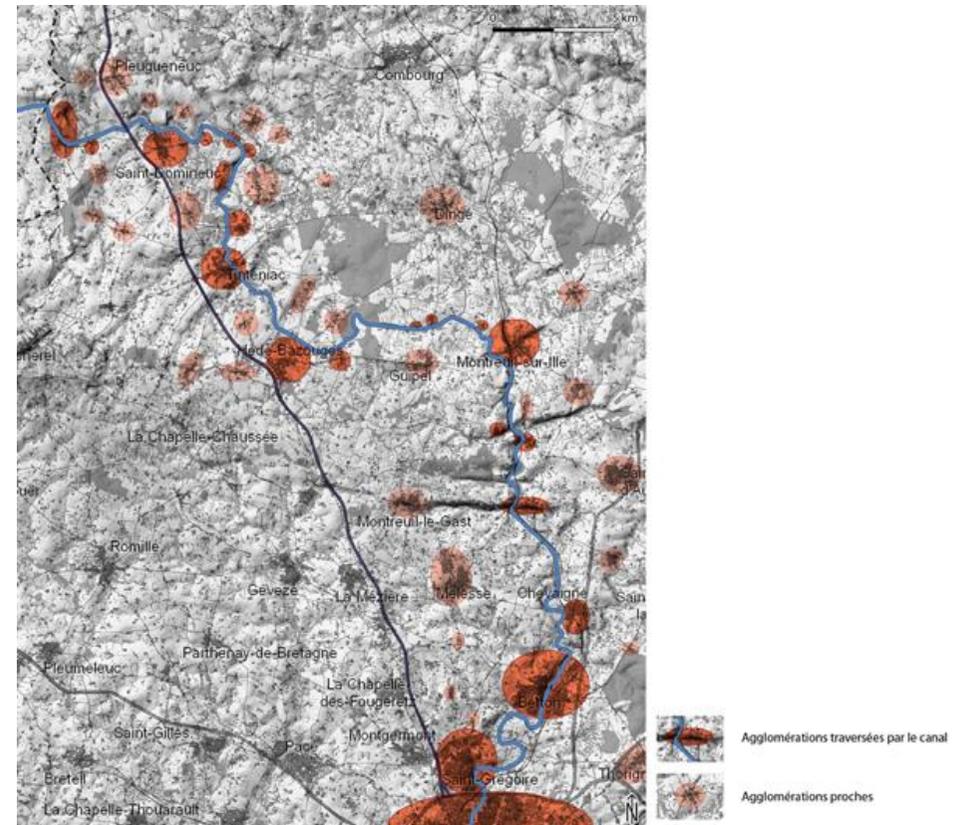


Illustration 136 : Carte des principales agglomérations le long du canal d'Ille-et-Rance : La concentration des bourgs est importante sur les rives et autour du canal, ainsi qu'à proximité de la RD137, notamment au nord. Le canal est ainsi ponctué par des poches bâties qui participent à son paysage propre.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- Le canal traverse 16 communes breilliennes, et il est ainsi très fréquent de s'approcher à plus ou moins grande distance ou d'entrer dans un bourg lorsque l'on emprunte la « voie verte ». Le canal représente donc un mode d'entrée d'agglomération ;
- Ces villes ont en commun une forte relation à l'eau par le biais de vues, d'ouvrages (ponts, écluses...), de bases nautiques ou de simples panneaux d'indication. Dans la majorité des cas, les berges du canal se muent en espace public investi par des

parcours sportifs, des aires de campings... qui identifient la proximité du bourg. La présence de « digues », de portillons, de marches pour accéder aux berges depuis un jardin, identifient une pratique et une appropriation du canal par les habitants de la ville. Les alignements d'arbres créent un filtre visuel qui évite une relation de confrontation brutale entre l'espace public des berges, et l'espace privé des terrains limitrophes ;

- Les bourgs représentent des étapes bâties qui se succèdent au fil de l'eau. Tinténiac, par exemple, constitue une petite séquence urbaine présentant une architecture typique, de petites placettes et des auberges, et une église, motif important de paysage depuis le canal. Ses équipements (sportifs, école de musique...) sont implantés le long du cours d'eau et y proposent des accès ;



Illustration 137 : Tinténiac : Le bourg représente une étape urbaine notable du canal. Le bourg typique est constitué par des placettes et des auberges, un bâti caractéristique, et un clocher identifiable depuis le canal.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

- On peut néanmoins constater que les phénomènes de mitage et d'étalement urbain se repèrent également depuis le canal où la traversée d'un bourg peut ressembler parfois à celle d'un lotissement en raison d'une architecture banale, sans rapport avec les bourgs initiaux, impliquant un contraste trop fort entre l'espace ouvert du canal et les bâtiments.



Illustration 138 : Saint-Domineuc : Attention à considérer le canal comme une véritable entrée de bourg, et à éviter une banalisation du paysage par une architecture inadaptée, sans relation au paysage.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dynamiques observées

Les évolutions les plus notables concernent :

- Les développements urbains des localités traversées par le canal, influencés par la proximité de la RD 137, et de manière plus marquée, celles du nord de l'agglomération rennaise ;
- Les transformations du paysage agricole, moins bocager ;
- La densification des boisements le long du canal, notamment des gaines boisées le long des affluents initiaux ;
- Les pratiques du chemin de halage, devenues essentiellement récréatives.

Vallons de Saint-Thual

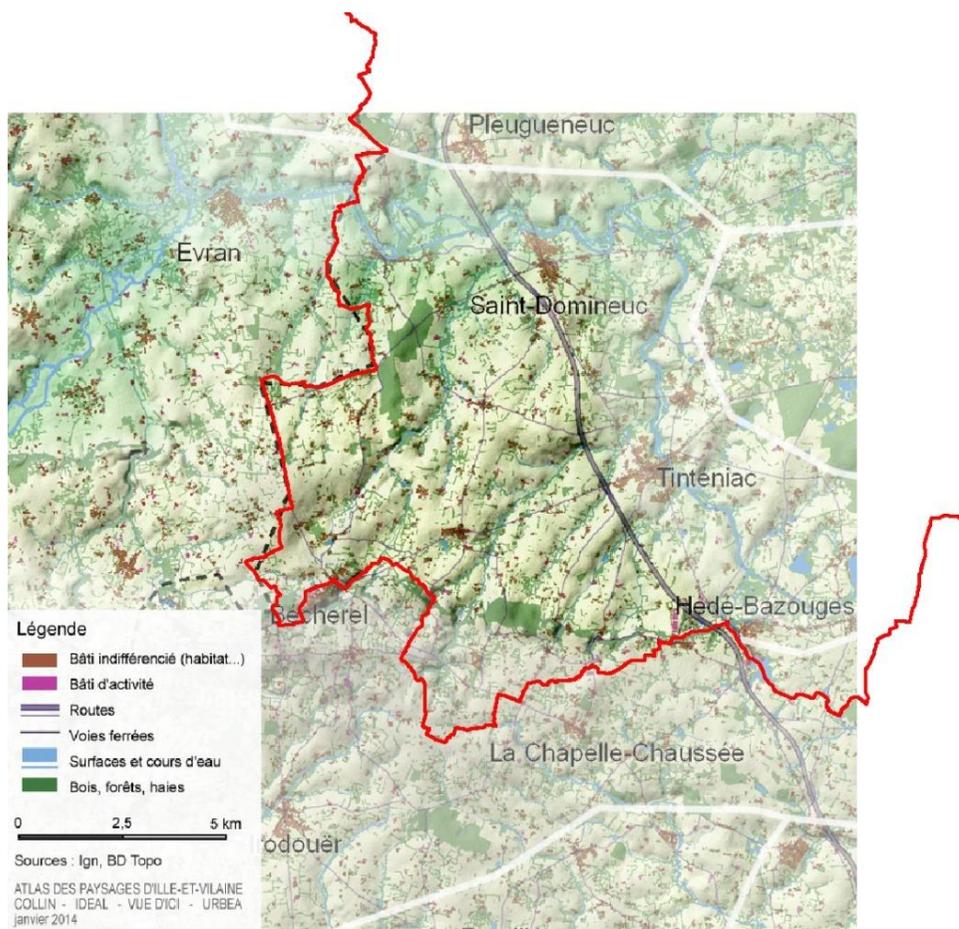


Illustration 139 : Localisation de l'unité de paysage des Vallons de Saint-Thual
 Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Les Vallons de Saint-Thual prolongent l'unité du Bassin de Combours, de l'autre côté du canal d'Ille-et-Rance. Le relief détermine la structure paysagère : les coteaux au sud, les promontoires et les vallons, et la plaine au nord composent des paysages variés, largement ouverts sur les unités voisines.

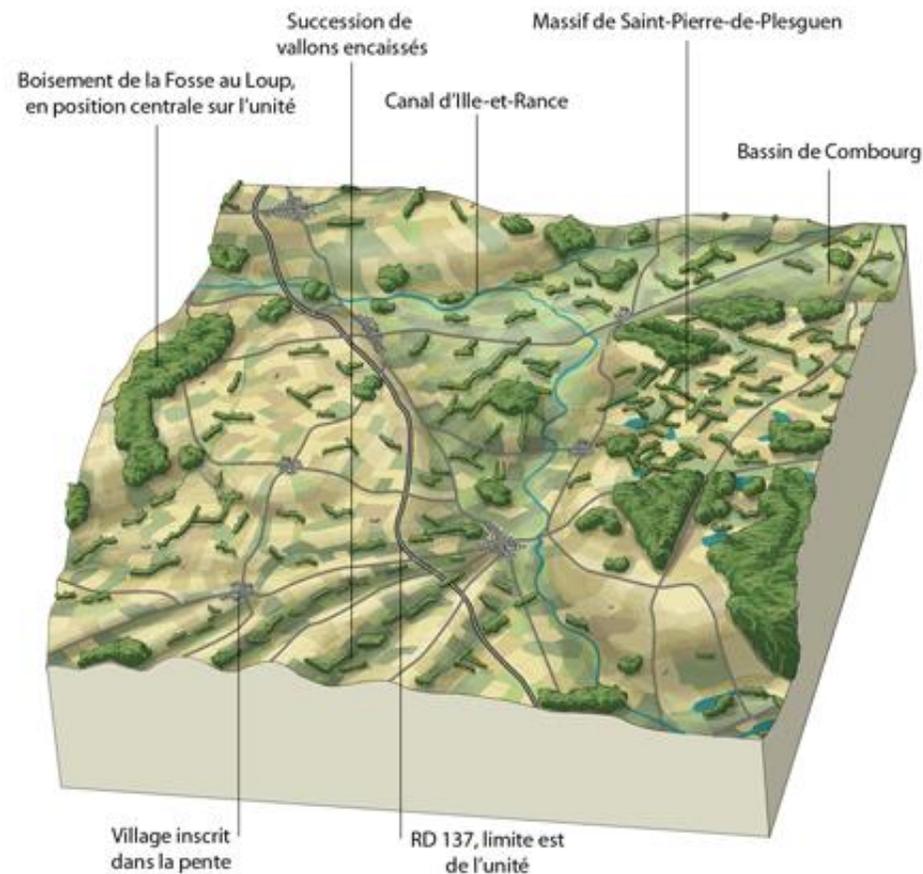


Illustration 140 : Bloc diagramme de l'unité : Les vallons s'alternent sur le coteau et bordent le canal d'Ille-et-Rance
 Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

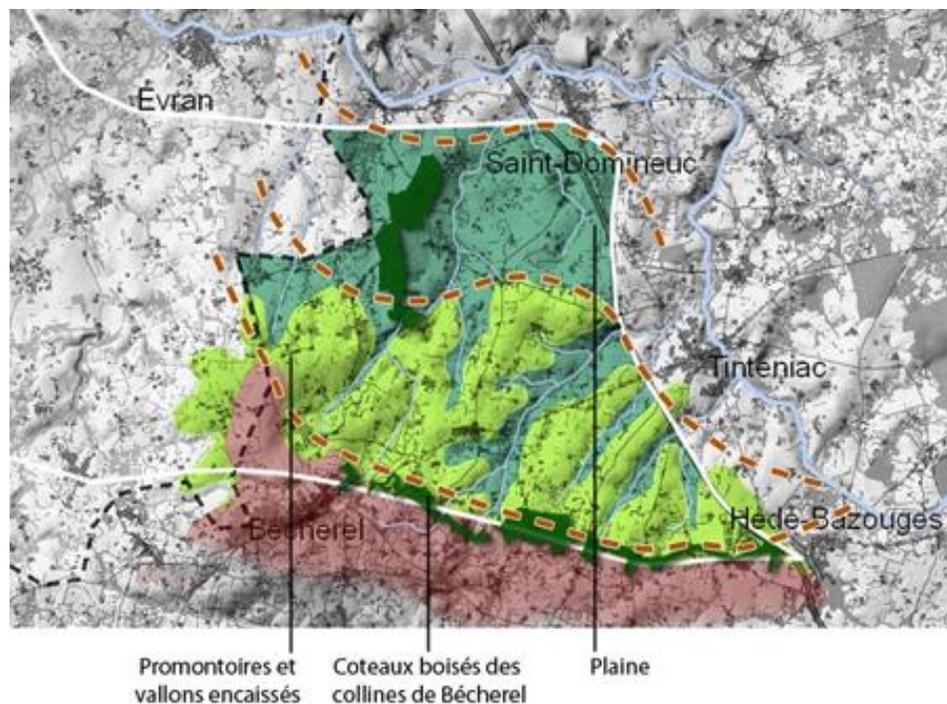


Illustration 141 : Carte des structures paysagères de l'unité (délimitées par les pointillés) : On distingue le coteau sud, la succession de crêtes et de vallons encaissés, et la plaine au nord.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Le coteau sud

- L'unité s'appréhende visuellement dans sa globalité depuis les coteaux sud des Collines de Bécherel. Elles offrent des vues larges et lointaines orientées sur le bassin ;
- Bien qu'appartenant plutôt à l'unité voisine, les bourgs et hameaux du coteau s'inscrivent dans le relief et animent le paysage des Vallons de Saint-Thual. Leurs positions en crête ou dans la pente s'appréhendent depuis l'unité, leurs silhouettes se détachant le long du coteau boisé, composant un motif de paysage et un point de repère des vallons. Les éléments « verticaux » de Bécherel que sont le clocher, l'antenne et le château d'eau sont également des points de repère depuis l'unité.

Les « crêtes » et les vallons encaissés

- Les crêtes composent des promontoires qui s'avancent vers le nord de l'unité, dont les vallons sont plus bas et plus plats. Largement ouverts sur le grand paysage, ils offrent des belvédères et des vues lointaines sur les vallées de la Donac et du Linon. Ils permettent ainsi de comprendre la morphologie du territoire de l'unité et la relation originelle des ruisseaux aux rivières ;
- Les vallons, par leur encaissement et par la proximité des reliefs de coteaux, composent des espaces intimes. Leur motif de paysage principal n'est pas constitué par les cours d'eau - de petites tailles au nord de l'unité et cachés derrière la gaine arborée qui les accompagne - mais par les formes et composantes des fonds de vallons eux-mêmes. Les routes qui les traversent offrent des scènes surprenantes de zones humides pâturées ou de parcelles cultivées cadrées par les coteaux.

La plaine au nord

Le relief perturbé des vallons contraste avec l'horizontalité de la partie nord de l'unité qui apparaît davantage comme une plaine cultivée. Avec une altimétrie cependant plus élevée que celle du canal, elle offre des vues assez lointaines au nord. À l'est, elle est nettement délimitée par la RD 137.



Illustration 142 : Ouverture visuelle au nord-est de Trénois : Le regard porte jusqu'aux pignons blancs des maisons de Pleugueneuc, au nord du canal, qui traduisent un phénomène de mitage.

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Une unité faiblement urbanisée

- On trouve relativement peu de bourgs au sein des Vallons de Saint-Thual. Ils prennent majoritairement place le long de la RD 137, aux abords des ruisseaux, et sur les pentes des promontoires. Saint-Thual ne suit pas ces principes, et est situé sur le sommet plat d'un promontoire à l'ouest. Les hameaux, nombreux, sont dispersés ;
- Les centres-bourgs de par leurs teintes, leur regroupement, et leur inscription sur les coteaux assez arborés restent très discrets. Seul Saint-Thual se distingue, en crête, au sein d'un paysage ouvert. La présence de nombreuses maisons en terre (parfois associée à la pierre) constitue l'une des particularités des paysages bâtis de l'unité ;
- L'urbanisation plus récente du XXe siècle tend à faire perdre cette relation entre le bourg, la ville et le paysage. Certains des nombreux hameaux de l'unité, extensions des bourgs en grappes de pignons blancs, en deviennent les façades les plus visibles.



Illustration 143 : Pignons blancs dans un hameau à l'ouest de Saint-Thual
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Dynamiques observées

Les évolutions les plus notables concernent :

- Les transformations du paysage agricole, moins bocager, avec des parcelles plus grandes, et la disparition des arbres champêtres. Les formes de haies en ragosses existent encore, et apparaissent aujourd'hui comme un élément patrimonial ;
- L'étalement urbain, se traduisant notamment par des extensions urbaines autour des hameaux ;
- Le passage de la RD 137 qui a modifié le territoire et enclavé l'unité en composant une limite physique ne permettant son franchissement que par quelques ponts.

Collines de Bécherel

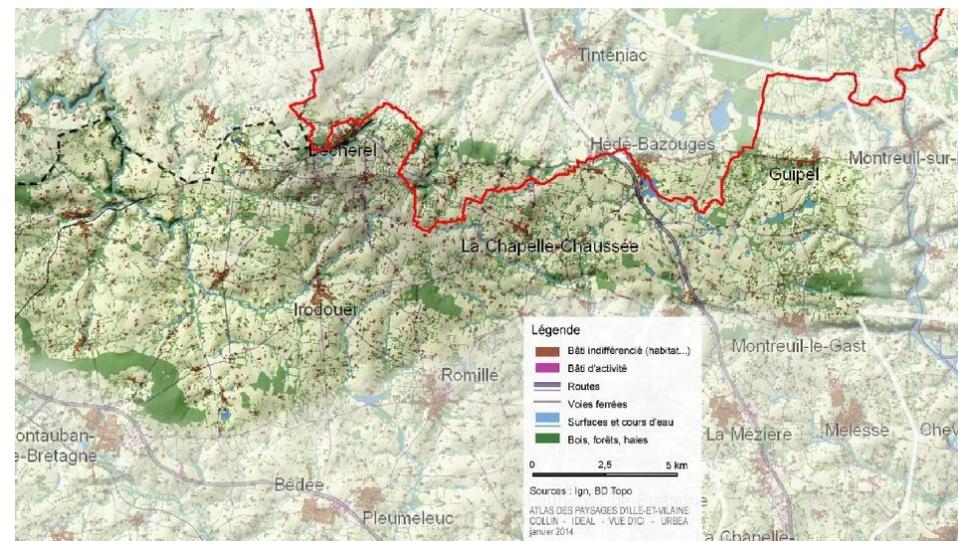


Illustration 144 : Localisation de l'unité de paysage des collines de Bécherel
Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Cette séquence hétérogène est caractérisée par ses collines successives au nord et ses petits massifs boisés au sud.

Dynamiques observées

Les dynamiques de l'unité concernent principalement :

- Le développement de l'habitat pavillonnaire en périphérie des bourgs anciens ;
- La création de nouvelles opportunités d'urbanisation par le renforcement des infrastructures routières, en particulier la RD 137 à l'est, la RN 12 et la RD 166 à l'ouest ;
- L'importante modification du paysage agricole : disparition totale des vergers, agrandissement des parcelles et diminution du réseau de haies bocagères.

Ces trois dynamiques combinées ont pour conséquence une perception modifiée du paysage dans laquelle l'urbanisation, pourtant modérée, devient un élément prégnant.

Vallée du Couesnon de Saint-Marc à Pontorson

Fortement caractérisée par les reliefs, le fleuve et les marais, faiblement touchés par la périurbanisation, la vallée présente un fort potentiel paysager qui reste à coordonner et valoriser.

Dynamiques observées

- Moins de contrastes et de variété.
- Faiblement urbanisée, la vallée n'a que très ponctuellement été touchée par les effets de la périurbanisation. En revanche, les évolutions notables concernent les modes de culture du fond de vallée : aux vastes prairies que l'on observe sur les photos aériennes de 1950 ont succédé des parcelles de cultures, plus morcelées. Ce mouvement accompagne la politique d'assèchement du fond de la vallée entreprise après 1948. On constate également un accroissement des peupleraies et des boisements. Le paysage s'est transformé à la fois par la disparition des prairies, mais aussi par l'important affaiblissement du contraste entre le fond de la vallée et ses rebords. Ces derniers ont été touchés par le remembrement, le mouvement contribuant à gommer les contrastes qui renforçaient l'identification sensible de la vallée.

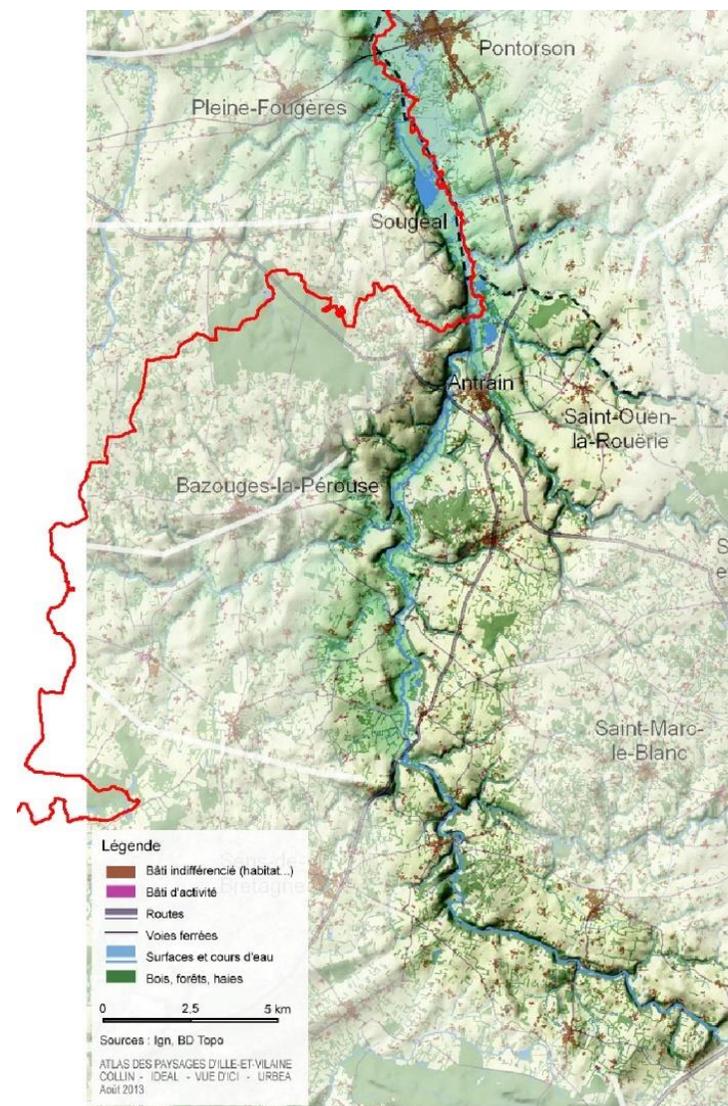


Illustration 145 : Carte de localisation de l'unité de paysage « Vallée du Couesnon de Saint-Marc à Pontorson »

Source : Atlas des Paysages d'Ille-et-Vilaine

Focus « littoral »

1. Plus de 13 % de l'espace terrestre littoral du SCoT (soit 14 283 ha) est composé d'espace naturel. Ces espaces naturels témoignent d'une richesse environnementale particulière puisque 46 % de la superficie des zonages environnementaux forts se trouvent sur les communes littorales.
2. La diversité des paysages naturels littoraux est garante de cette biodiversité. La succession des anses sableuses, pointes rocheuses, marais gagnés sur l'estran, s'articulent selon des séquences relativement courtes. Cette diversité morphologique est à l'origine de l'attrait touristique et de la notoriété du littoral. Aujourd'hui caractérisé par une extrême mixité fonctionnelle (économique, résidentielle, touristique, portuaire) en particulier entre Saint-Malo et Cancale.
3. Près de 69% de l'espace terrestre littoral du SCoT (soit 74 872 ha) est composé d'espace à dominante agricole. Les terres agricoles situées à proximité du littoral possèdent une agronomie de qualité. Parmi les plus valorisées se trouvent notamment les moutons de prés salés de la baie du Mont-Saint-Michel.
4. L'urbanisation est principalement concentrée en bordure du littoral, avec des effets de continuum bâti en particulier de Saint-Briac à La Richardais. L'enjeu de maintenir des coupures d'urbanisation est nécessaire pour garantir la fonctionnalité des activités agricoles, pour préserver les continuités écologiques et permettre le maintien d'un paysage naturel caractéristique.

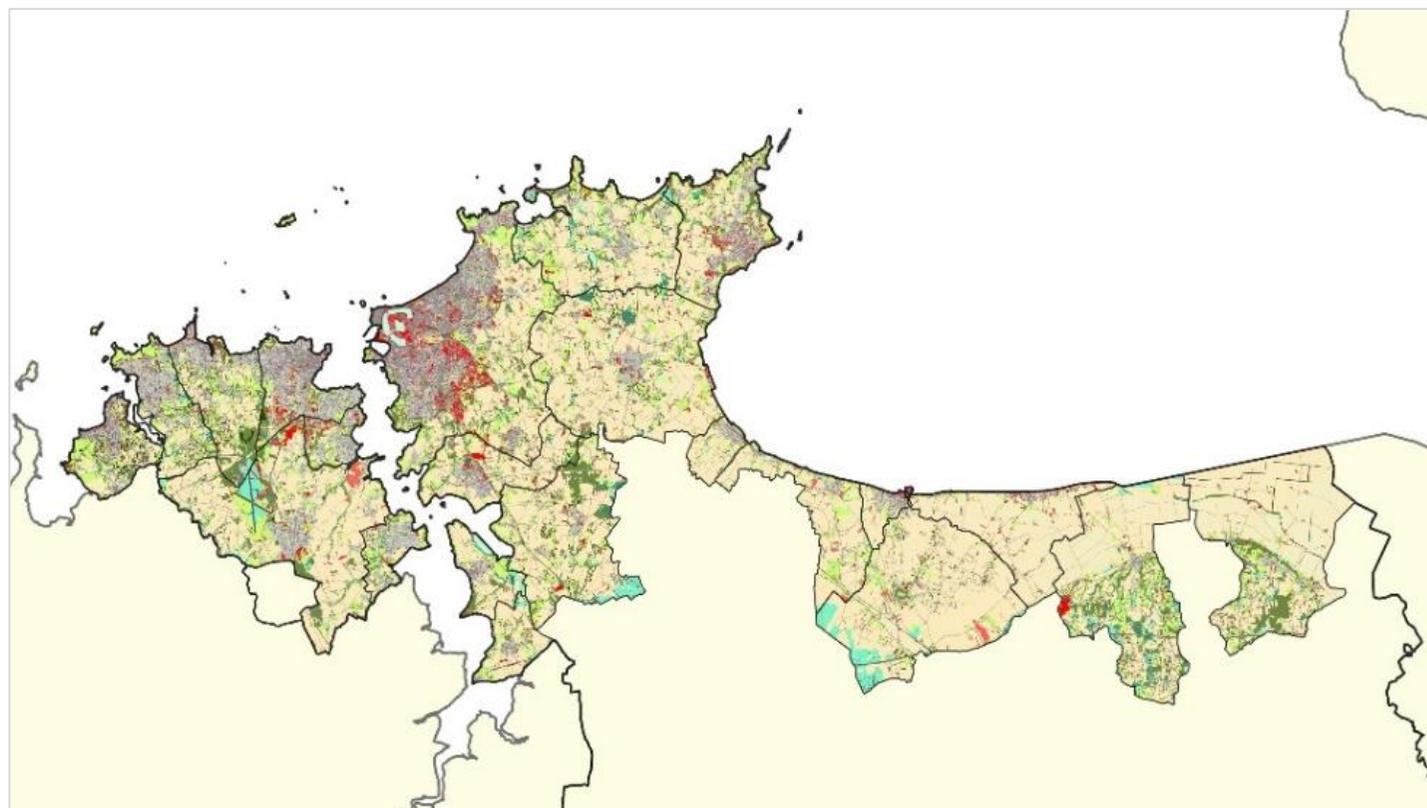


Illustration 146 : Carte de la végétation
Source : Conservatoire Botanique de Brest

Synthèse, analyse prospective et enjeux

La richesse paysagère du territoire du SCoT s'illustre à travers la diversité des unités paysagères : littorales, collinaires, fluviales.

Fortement contrastés du fait de leurs caractéristiques morphologiques et environnementales, ce sont aussi les dynamiques humaines qui ont participé à en décliner les caractéristiques.

Ainsi, l'aménagement du territoire revêt de nombreux enjeux pour la valorisation et la préservation de la qualité paysagère.

Les dynamiques observées ont été présentées pour chacune des 13 unités de paysage du territoire des Communautés du pays de Saint-Malo.

Le territoire du Pays de Saint-Malo est marqué par des dynamiques paysagères contrastées, façonnées par l'évolution des pratiques humaines et les mutations naturelles. Ces dynamiques s'organisent autour de plusieurs tendances majeures qui touchent tant les espaces littoraux que ruraux et urbains.

1. Une pression urbaine et immobilière croissante

L'attractivité du littoral et la proximité des infrastructures de transport (routes, voies ferrées) entraînent une forte pression foncière et un étalement urbain, notamment autour de pôles comme Saint-Malo, Dinard et Cancale. Cet étalement s'accompagne de formes urbaines standardisées qui rompent parfois avec l'identité paysagère locale. Exemple : à Saint-Briac, l'expansion pavillonnaire a recouvert d'anciennes terres agricoles et a transformé les structures du paysage en ruptures avec les bourgs traditionnels.

2. La mutation des espaces agricoles

L'agriculture, bien que toujours présente, connaît des évolutions notables. L'agrandissement des parcelles et la suppression de haies bocagères modifient les paysages, en réduisant leur diversité et en les rendant plus ouverts. Toutefois, certaines zones conservent une forte identité agricole, notamment dans le **Clos-Poulet** où le maraîchage reste une activité dominante, participant à une stabilité paysagère relative.

3. Une urbanisation encadrée par la patrimonialisation et les contraintes environnementales

L'évolution urbaine du territoire est fortement influencée par des politiques de préservation qui visent à maintenir la qualité paysagère.

Exemples :

- La loi Littoral freine l'urbanisation sur certaines portions du rivage, notamment autour de la pointe du Grouin ou des pointes rocheuses de Saint-Lunaire.
- Le Conservatoire du littoral protège des secteurs emblématiques comme le Mont-Dol et ses abords, évitant ainsi une urbanisation anarchique.
- La vallée de la Rance, classée en site patrimonial, bénéficie d'une vigilance accrue pour éviter un mitage trop prononcé.

Cependant, malgré ces mesures, les pressions demeurent fortes, notamment dans les secteurs rétro-littoraux où l'urbanisation se reporte en raison des contraintes sur le littoral.

4. Des infrastructures qui reconfigurent le territoire

Les axes routiers et les infrastructures de mobilité recomposent les paysages et structurent les développements urbains. La RN 176 ou la RD 168 influencent l'extension urbaine et la lisibilité des interfaces entre ville et campagne. Exemple : à Dol-de-Bretagne, la RN 176 crée une coupure entre la ville et les marais, limitant la relation paysagère historique entre ces espaces.

5. La transformation des entrées de ville et des interfaces urbaines

Les franges urbaines connaissent une recomposition progressive, marquée par des développements qui modifient la perception des paysages et brouillent la distinction entre espace urbain et rural.

6. Les impacts du changement climatique sur le littoral

Les tempêtes hivernales et le recul du trait de côte constituent des défis majeurs pour les paysages côtiers. La fragilisation des dunes et des infrastructures littorales est une préoccupation grandissante, impactant les usages du territoire et nécessitant des stratégies d'adaptation. Exemple : la digue de l'Anse du Guesclin, soumise aux assauts maritimes, illustre la vulnérabilité des aménagements côtiers.

7. Un développement des pratiques récréatives et touristiques

Le tourisme influence fortement le paysage, notamment sur le littoral et dans la vallée de la Rance. L'augmentation des mobil-homes, le développement des campings, ainsi que l'afflux de visiteurs sur des sites emblématiques comme la pointe du Grouin ou le Mont-Saint-Michel, exercent une pression supplémentaire sur les milieux naturels et les paysages patrimoniaux.

PRINCIPAUX ENJEUX

- *Préserver les paysages agricoles spécifiques du territoire (notamment au niveau du clos poulet et des marais de Dol).*
- *Assurer une accessibilité (visuelle et de mobilité douce) aux rivières et fonds de vallées.*
- *Maitriser les extensions urbaines et prévoir un traitement qualitatif de leurs franges.*
- *Favoriser un maintien voire un renforcement de la trame bocagère et des boisements et y associer des mobilités douces.*
- *Traitement qualitatif des grands axes de circulation.*
- *Valoriser les caractéristiques du patrimoine littoral.*
- *Assurer une gestion de la fréquentation touristique sur le littoral.*
- *Intégrer les bâtiments isolés, notamment liés à l'activité agricole, au regard des caractéristiques du relief.*
- *Valoriser le patrimoine emblématique comme le petit patrimoine.*

VII - L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE

Analyse morphologique du territoire

Les centres anciens antérieurs à la première moitié du XIX^e siècle

CENTRE-VILLE ET CENTRE-BOURG – BÂTI ANTÉRIEUR À LA DEUXIÈME MOITIE DU XIX ^e SIÈCLE	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	Centre-ville plurifonctionnelle : habitat individuel et collectif, commerces, services, réseau de transport et équipements publics...
Implantation des constructions	Ces centres se sont développés au cours du temps dans une continuité de logiques urbaines : implantation le long des voies, création d'un maillage urbain, dans un processus de « densification progressive » des parcelles. Double-mitoyenneté quasi-permanente. Parcellaire le plus souvent perpendiculaire à la rue. Le parcellaire et le bâti s'organisent en fonction de la rue.
Forme urbaine	Habitat dense en centre-ville : emprise au sol d'au moins 60%. Hauteur du faitage : 12m et plus dans la ville fortifiée de Saint-Malo. Jusqu'à 12m dans d'autres centres anciens.
Espace vert – espace public	Les centres sont très souvent organisés autour d'une église, parfois d'une halle, au centre d'une place permettant de grands rassemblements sociaux (marchés, cérémonies). Il s'agit de lieux stratégiques dans la mise en valeur de la localité et dans son identité. Les voies, définies et qualifiées par les façades, sont hiérarchisées entre elles, déclinant une variété de lieux, d'ambiances et d'usages. La rue et les places principales, larges et commerçantes, les rues secondaires plus étroites, les venelles, passages et ruelles, créent des réseaux d'espaces publics diversifiés vecteurs d'une identité pour la commune.



Illustration 147 : Cartographie des principales morphologies de Saint-Malo

Source : SCoT 2017, La Boîte de l'Espace



Illustration 148 : Cadastre napoléonien (fin XIXe siècle)

La ville intra-muros est composée de deux éléments principaux :

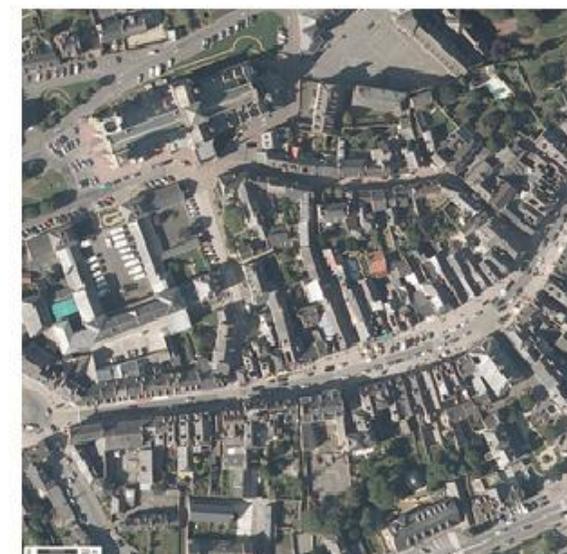
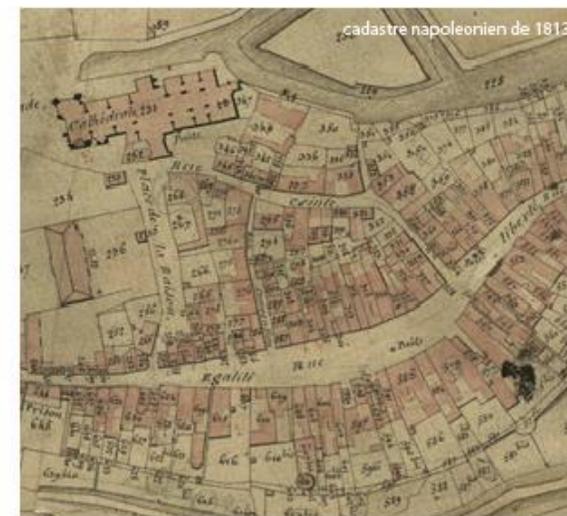
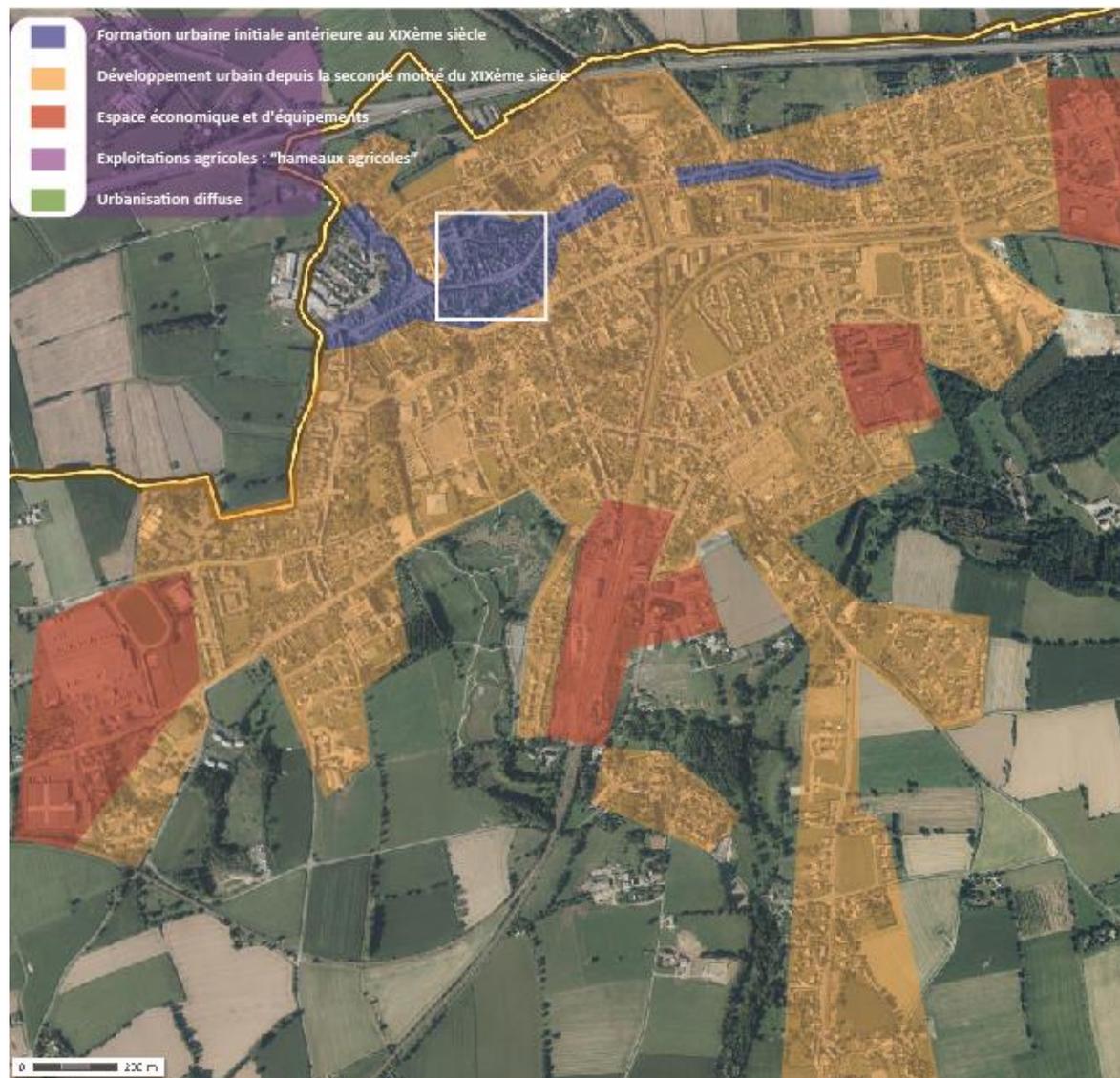
- la vieille ville entourée par ses remparts ;
- le port inséré dans la ville.



Illustration 149 : Photographie aérienne et plan de l'Intra-muros : Tracé rectiligne des rues et unité architecturale des édifices caractéristiques de la cité du XVIIIe siècle

Source : IGN

Illustration 150 : Centre-bourg : Dol-de-Bretagne



Développement urbain de la deuxième moitié du XIX^e siècle – première moitié du XX^e siècle

EXTENSION URBAINE À PARTIR DE LA MOITIÉ DU XIX ^e SIÈCLE	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	<p>Plurifonctionnelle à dominante d’habitat individuel et collectif, commerces, services et équipements.</p> <p>Saint-Malo et Dinard : Implantation ancienne des hôtels et casino et éléments divers liés à l’activité du tourisme balnéaire</p>
Implantation des constructions	<p>Post 1850</p> <p>Ville et bourgs : Le parcellaire et le bâti s’organise en fonction de la rue.</p> <p>Les lotissements balnéaires identifiés dans l’agglomération malouine entre 1880 et 1920 répondent tous au même modèle : des parcelles de tailles similaires alignées le long de boulevards parallèles ou perpendiculaires à la mer et convergeant vers des édifices phares, un grand hôtel ou un casino. Les différentes fonctions sont diffuses. Dans ces lotissements bourgeois, des parcelles de grande taille viennent parfois perturber la monotonie du découpage foncier régulier. Ces parcelles du front de mer se distinguent car elles accueillent de grandes demeures.</p>
Forme urbaine	<p>Habitat assez dense</p> <p>Hauteur du faîtage : 9 à 12 m.</p> <p>À Saint-Malo, les hauteurs de bâti sont régulièrement supérieures à 12m.</p> <p>La linéarité du front de mer et des boulevards qui encadrent ces quartiers résidentiels balnéaires n’est pas assez structurante pour provoquer une implantation des constructions en front continu.</p>
Espace vert – espace public	<p>Jardins situés à l’arrière du bâti.</p> <p>Saint-Malo et Dinard : Boulevards parallèles ou perpendiculaire au front de mer.</p> <p>Dans ces îlots résidentiels, ensemble concerté de villas, la structure est aérée, le parcellaire lâche, les espaces de jardins importants, voire prépondérants. Le rapport entre la surface bâtie et la surface non bâtie est d’environ un tiers-deux tiers.</p>

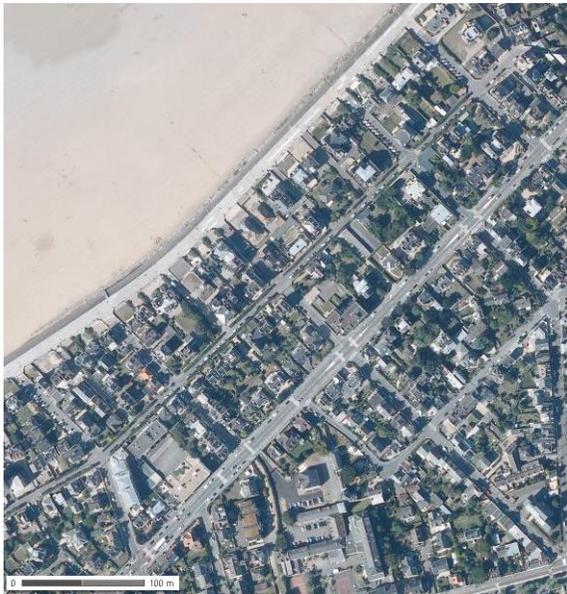


Illustration 151 : Paramé à Saint-Malo (cf. plan Saint-Malo : cadre 2) : Extension urbaine de la deuxième moitié du XIXe siècle en bord de mer
Source : IGN



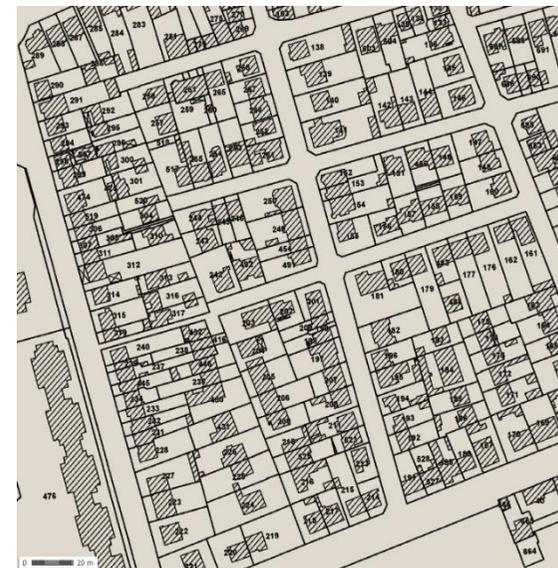
À Paramé, le squelette du plan en damier est formé par deux boulevards parallèles à la mer, tracés respectivement en 1877 et 1880.



Illustration 152 : Modèle d'îlots urbains de la fin du XIXe-début du XXe siècle à Saint-Malo (cf. Plan Saint-Malo : cadre 3)
Source : IGN

En retrait du littoral, on identifie un maillage régulier le long des grands axes de la station malouine.

Ce parcellaire impose une forme architecturale modeste pour les constructions à venir. La densité des constructions implique une double mitoyenneté. Les parcelles souvent traversantes sont longues et étroites. Sur la façade arrière, les constructions s'alignent de façon systématique, contrairement à la liberté qui existait dans les lotissements résidentiels.



Les zones d'activités

ZONES D'ACTIVITÉS ET ZONES COMMERCIALES	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	Activités industrielles, artisanales et commerciales
Implantation des constructions	L'implantation des zones d'activités industrielles et commerciales sur le territoire est fortement liée au réseau des routes. La logique de « zones » crée ainsi des endroits isolés de leur voisinage, sans lien lisible avec les centres, avec des effets de discontinuité de l'espace public, de dilatation des échelles (les « grandes surfaces »), de morcellement, et un manque de cohérence du paysage urbain.
Forme urbaine	Les bâtiments, souvent standardisés, font rarement l'objet d'une recherche architecturale particulière et se positionnent sur de grandes parcelles sans qualité
Espace vert – espace public	L'espace public est souvent réduit à la seule voirie et aux parkings, et l'ambiance est fortement définie par les clôtures rarement soignées.



Illustration 154 : Zones d'activités des Rolandières au Sud de la RD 176 à Dol-de-Bretagne

Les villages

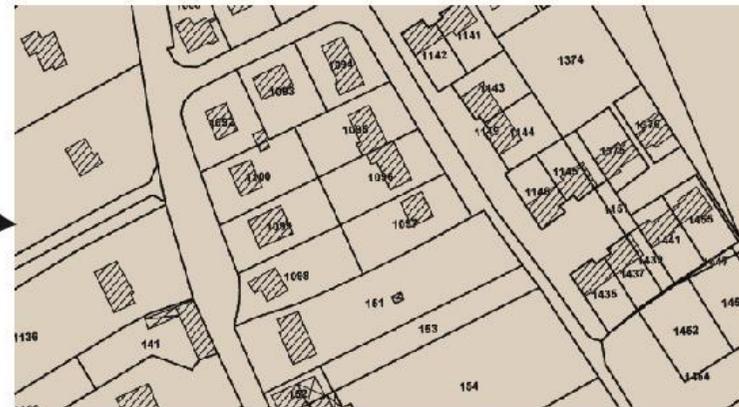
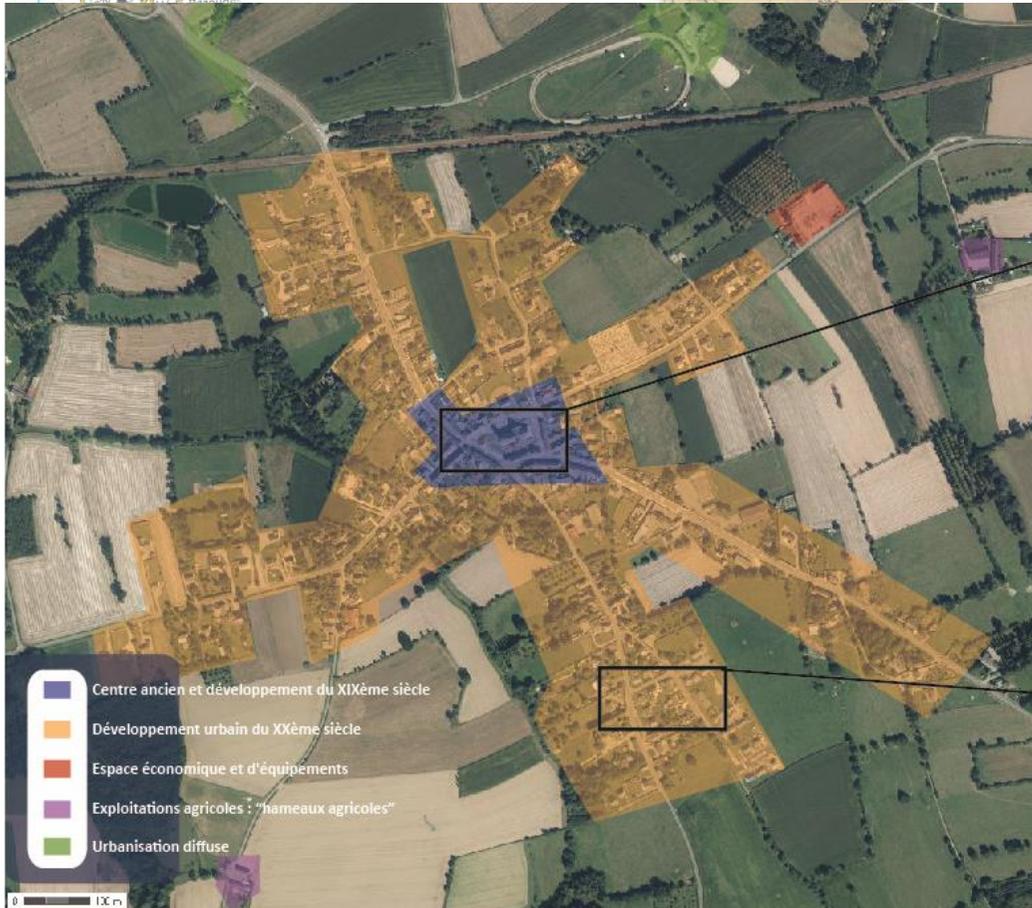
VILLAGES	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	<p>Centre : Les fonctions sont mixtes bien que limitées dans leur contenu. L'habitat est dominant. Souvent quelques commerces élémentaires (boulangerie...) et quelques équipements et services sont présents (mairie, école...) et occupent l'espace central du village à proximité de l'église qui constitue l'élément identitaire premier.</p> <p>En périphérie directe du cœur de village sont présentes les fermes anciennes.</p> <p><i>Les implantations du XXe siècle sont très souvent à vocation habitat le long des routes principales.</i></p>
Implantation des constructions	<p>Au cœur du village, les constructions sont le plus souvent antérieures au XXe siècle. Elles sont disposées à l'alignement de la rue principale et en mitoyenneté.</p> <p>Le parcellaire est le plus souvent perpendiculaire à la rue. Le parcellaire et le bâti s'organisent en fonction de la rue.</p> <p><i>Ce mode d'organisation est remis en cause dans les implantations récentes. Les constructions s'implantent au cœur de parcelles de taille homogène.</i></p>
Forme urbaine	<p>Centre : Habitat moyennement dense : emprise au sol environ 30%. Hauteur du faîtage : 9 à 12 m.</p> <p><i>Extension XXe siècle : emprise au sol < à 30%. Hauteur < à 9m.</i></p>
Espace vert – espace public	<p>Le cœur du village s'organise autour d'une église, parfois d'une halle, au centre d'une place. Il s'agit de lieux stratégiques dans la mise en valeur de la localité et dans son identité. Ils sont souvent structurés autour d'une rue principale.</p> <p>Le contact direct des façades avec l'espace public, l'absence de clôtures, même pour de petites maisons, signent parfois une « identité » très attachante, où l'espace « public » apparaît presque comme un « espace privé partagé ».</p> <p>Les jardins sont situés très majoritairement à l'arrière de la construction principale.</p> <p><i>Extensions XXe siècle : La construction est située au cœur de la parcelle. Végétation plus prégnante dans le paysage. L'espace vierge de construction est privatisé, clos par des haies/barrières/grillages. Le rôle des espaces publics est moins central.</i></p>

Illustration 155 : Cadastre napoléonien de La Boussac (1834), photographies aériennes et cadastres actuels



La Boussac

Évolution et structuration de la morphologie urbaine



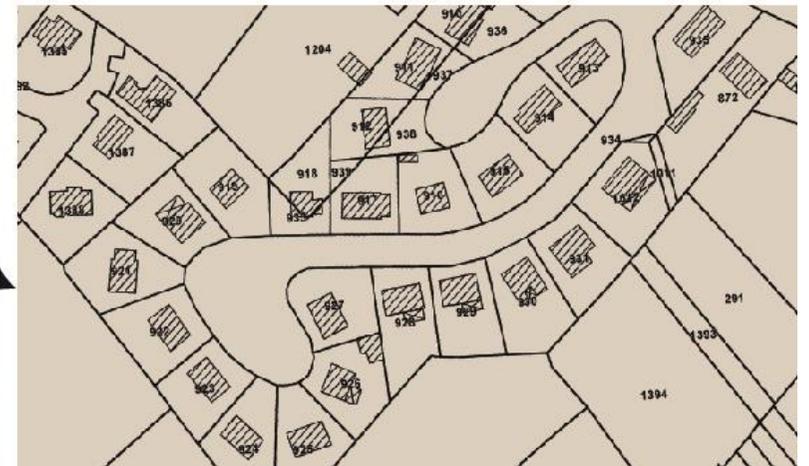
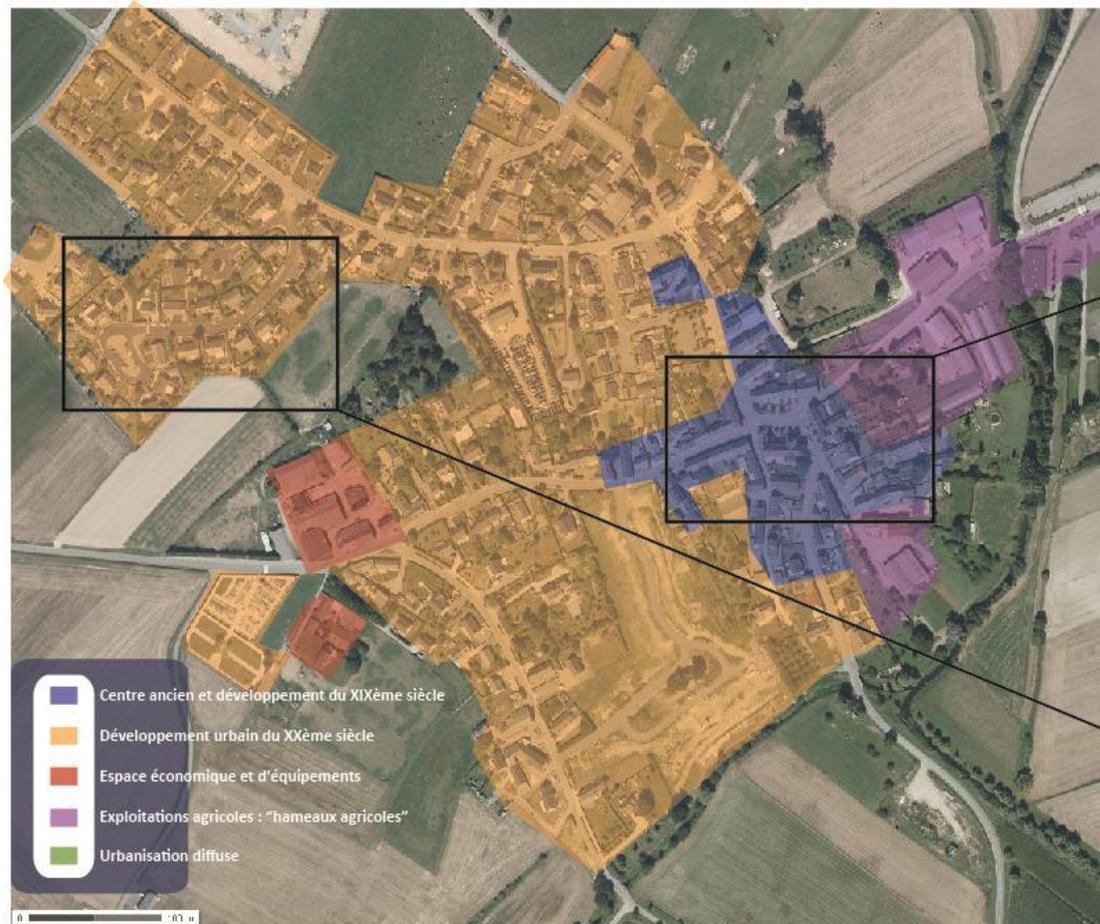
Saint-Guinoux

Évolution et structuration de la morphologie urbaine



Les villages trament une urbanisation diffuse qui ponctuellement prend la forme d'une conurbation par les développements récents de zones pavillonnaires à la proximité de Saint-Malo.

Illustration 156 : Cadastre napoléonien de Saint-Guinoux, photographies aériennes et cadastres actuels



Les implantations disséminées : Hameaux et bâtis isolés (habitat dont patrimoniale et malouinières, ou agricoles)

HAMEAUX ANCIENS	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	Les hameaux se sont majoritairement développés autour d'une exploitation agricole. L'habitat est désormais très souvent l'unique fonction.
Implantation des constructions	<p>Les parcelles sont de tailles variées.</p> <p>Les constructions sont le plus souvent antérieures au XXe siècle.</p> <p>Les constructions antérieures au XXe siècle sont souvent implantées à l'alignement de la voie principale.</p> <p>Les règles de composition du plan répondent à l'organisation de l'activité agricole.</p> <p>Les îlots sont assez vastes étant donnée l'importance des fermes et des domaines agricoles.</p> <p>Les grandes exploitations s'organisent autour d'une cour.</p>
Forme urbaine	<p>L'architecture se caractérise par de grosses fermes à cours fermées et des maisons plus modestes. Les volumes bâtis sont importants avec un étage au moins, de vastes greniers.</p> <p>Les maisons plus modestes sont en bordure de routes, isolées ou accolées. Elles disposent d'une cour arrière ou d'un jardin à l'arrière.</p> <p>Le tissu urbain est discontinu, néanmoins les murs entourant l'îlot permettent une continuité. Le bâti est traditionnellement perpendiculaire à la rue, bordée de hauts murs.</p>
Espace vert – espace public	Les voiries sont étroites et sinueuses, hormis les rues, les espaces publics sont inexistants.

L'implantation disséminée de nombreux bourgs ou petites structures urbaines constitue une caractéristique majeure des paysages bretons. Ce type de répartition dans l'espace sous forme de bourgs, de hameaux, d'écarts agricoles ou de constructions isolées, est issu d'un modèle agricole de la polyculture-élevage.

Réparties librement sur le territoire, elles offrent un répertoire de configurations variées. Hameaux, écarts, fermes, habitations anciennes ou manoirs isolés sont autant de petites structures bâties dont la taille et la morphologie déterminent les appellations autant que leur « hiérarchie ».

Un « écart » est souvent en relation avec une ferme ou une exploitation agricole, on parle alors d'un « écart agricole ».

Un « hameau » peut, dans certains cas, accueillir une chapelle ou une fontaine. Les bourgs et les villages, plus importants, possèdent ou ont possédé un ou plusieurs équipements collectifs tels une chapelle importante, un commerce ou une ancienne école, ce qui n'est en principe pas le cas du hameau.

- Différents types de hameaux peuvent être identifiés :
- Les hameaux nouveaux, créés ex-nihilo en linéaire ou en grappe, ou à partir d'une trame bâtie isolée : Les règles de composition reprennent les caractéristiques analysées dans le chapitre sur les extensions pavillonnaires contemporaines.
- Les hameaux agricoles : Ils sont constitués de l'habitation de l'exploitant agricole et des bâtiments dédiés à son activité.

Une urbanisation hors des villes

Depuis une trentaine d'années, des unités bâties de la côte ou de l'intérieur se sont étendues sur leur périphérie, et cela quelle que soit leur taille initiale. Des hameaux de quelques maisons se sont agrandis, des bourgs modestes se sont étalés, dans des proportions bien supérieures à celles des villes de plus grande taille. Ainsi, en changeant de dimensions, un nombre important de petites taches bâties semblent émerger de manière rapprochée dans le temps et l'espace.

Le développement le long des linéaires de voies à partir des hameaux anciens est particulièrement important.

Les hameaux et bâtis isolés sont particulièrement présents sur les plateaux et notamment :

- dans l'arrière-pays malouin qui regroupe un patrimoine bâti rural remarquable, avec comme élément principal les Malouinières datant de la fin du XVIIIe siècle. Les bâtiments sont sobres, imposants par leur symétrie, les larges toits à forte pente et les encadrements de portes et fenêtres en granit ;
- l'arrière-pays de Dinard : Il est aussi peu à peu investi par un développement urbain épars qui fragilise d'autant plus le paysage que le maillage bocager a été fortement diminué ;
- Un paysage ouvert où le bocage a très largement diminué montre des vallonnements amples occupés par un bâti épars.
- dans les marais : le bâti est implanté sous forme de petits hameaux isolés, notamment dans les marais noirs. Architecture souvent de grande qualité, mais dont la perception est parfois compromise par les implantations éparses des bâtiments récents. La planéité des marais rend l'implantation urbaine sensible d'un point de vue paysager ;
- la dépression de Pleine-Fougères : Les espaces urbanisés sont caractérisés par la forte présence d'un bâti vernaculaire bien conservé qui forme des hameaux et des villages bien délimités visuellement. Les développements récents sont de faible ampleur et tendent à s'effectuer de façon linéaire le long des voies. La pression foncière est ici faible et il n'y a pas de réels conflits entre la nature du territoire et l'usage qui en est fait ;
- Au sein du bocage : dans le secteur des « marches de Combourg » et dans le « plateau nord de Combourg » : La forte présence d'un patrimoine bâti remarquable est une force de cette partie du territoire. Sa mise en valeur tient aussi du fait que des espaces de bâti vernaculaire où le traitement des constructions est relativement homogène ont pu être conservés.



Illustration 157 : Hameau de Plainfossé à Roz-Landrieux



Illustration 159 : Hameau de Milbert à Cuguen



Illustration 158 : Cadastre napoléonien de 1812



Illustration 160 : Cadastre napoléonien de 1826

Les extensions pavillonnaires contemporaines

EXTENSIONS PAVILLONNAIRES CONTEMPORAINES	
MORPHOLOGIE URBAINE – PAYSAGE - ARCHITECTURE	
Occupation et utilisation du sol	<p>L'occupation du sol est quasi-exclusivement à vocation habitat.</p> <p>Présence épisodique d'équipements publics.</p>
Implantation des constructions	<p>Les implantations sont en retrait de l'alignement sur rue et des limites séparatives.</p> <p>L'implantation du bâti se fait souvent en milieu de parcelle créant un tissu urbain discontinu.</p> <p>Les parcelles sont de grande taille pour de l'habitat individuel, sur des terrains de 600 à 1000 m².</p>
Forme urbaine	<p>Habitat pavillonnaire au tissu de moyennement à peu dense. Emprise au sol autour de 20%.</p> <p>Les îlots sont sans front bâti.</p> <p>Le parcellaire est homogène : la majorité des parcelles a une base rectangulaire.</p> <p>Ce sont des quartiers très peu denses.</p> <p>L'architecture est standardisée et répétitive. On retrouve ces formes d'habitats dans une large partie du nord-ouest de la France.</p>
Espace vert – espace public	<p>Les voiries ne sont pas hiérarchisées. La taille des voies correspond à l'usage de la voiture. Il y a peu de cheminements piétons.</p> <p>Peu d'espaces publics sont aménagés. Dans la logique d'individualisation, ces espaces sont souvent pauvres d'un point de vue paysager.</p>

Trois grandes formes d'étalement urbain dominant les extensions récentes :

- **le développement linéaire**

Les pavillons ou les zones commerciales s'étendent le long des axes routiers. Ce type d'urbanisation, très fréquent, notamment en extension des hameaux et aux entrées de bourgs, provoque des difficultés de lecture du paysage en étirant à l'extrême la sensation de territoire urbanisé.

De plus, il génère des problématiques d'enclavement (quels accès aux terres situées à l'arrière, une fois le linéaire de voirie construit ?) et d'identification des territoires (depuis la voie, la perception est-elle celle d'un espace urbain ou agricole ?).



Illustration 161 : Exemple de développement linéaire dans la commune de La Fresnais

- le développement en « toile d'araignée »

Il s'agit d'un développement tentaculaire diffus. Il marque fortement les paysages.

Il s'effectue au-delà des périmètres des centres-bourgs mais, par extension, provoque l'urbanisation de la « coupure verte » qui les sépare. Les éléments bâtis se disséminent de façon sporadique, au gré des opportunités foncières et des programmes individuels, sans organisation globale. Les interstices entre les éléments bâtis sont ensuite plus ou moins remplis par de nouvelles constructions, parfois laissés béants. Les entrées de villes deviennent des lieux peu identifiables et très étirés. Le paysage étant fragmenté, sa lecture en devient souvent difficile.



Illustration 162 : Exemple de développement en « toile d'araignée » au niveau du bourg de Saint-Pierre de Plesguen

- le développement par zonage, plaques ou aplat

Cette urbanisation résulte d'un zonage affectant chaque partie du territoire à un usage quasi-unique. Il s'agit le plus souvent de vastes étendues de lotissements d'habitations ou de zones d'activités. La greffe avec les tissus urbains existants n'est que rarement effective et ces nouvelles opérations, fonctionnent souvent de façon autonome, sans prise en compte des contextes urbains et paysagers dans lesquels ils s'inscrivent.

Ce développement en « zones » répond essentiellement à des logiques fonctionnelles non contextualisées : les largeurs des rues sont standardisées et non hiérarchisées, les parcelles répondent à un découpage sans relation avec le parcellaire historique et les maisons sont le plus souvent des modèles standardisés ne s'inscrivant pas dans le contexte local. Ce mode d'urbanisation consomme beaucoup d'espace.



Illustration 163 : Exemple de développement pavillonnaire par zonage (ou aplat) dans la commune de Pleurtuit

Analyse de la consommation passée d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Le Mode d'Occupation du Sol de la Bretagne (MOS) : outil régional commun de mesure de la consommation d'espace

Dans le cadre de la mise en œuvre du Zéro artificialisation nette (ZAN) instituée par la loi Climat et Résilience, la première étape consiste à diviser par deux la consommation régionale foncière entre 2021 et 2031. Cet objectif a été inscrit récemment dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il revient ensuite aux SCoT de territorialiser les enveloppes foncières dédiées à l'échelle de leur territoire. Pour accompagner cet exercice de planification, la Région, avec le soutien financier de l'État, a demandé aux agences d'urbanisme bretonnes de déployer le **Mode d'Occupation des Sols Foncier**, un outil de suivi homogène de la consommation foncière sur tous les territoires de Bretagne.

L'objectif est de mettre à la disposition de l'ensemble des territoires l'occupation de chaque parcelle cadastrale de Bretagne.

La nomenclature utilisée comprend ainsi 54 classes correspondant à l'usage précis de chacune de ces parcelles (habitat, activité, équipements, infrastructures).

La notion de consommation de l'espace est définie précisément par le code de l'urbanisme comme : la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné. Cette notion distingue donc deux grands types d'espaces : les ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers) et les espaces urbanisés.

La donnée MOS vise à correspondre précisément à la notion définie par la loi, en croisant toutes les données disponibles et pertinentes, en accord avec les services déconcentrés de l'État : degré de viabilisation, usage agricole du sol, fiscalité, mais surtout la photo-interprétation, ainsi que les vérifications et retours terrain. Le MOS foncier permettra également la mise à jour régulière du suivi de la consommation dans le cadre des exercices de planification, ainsi que la correction des erreurs potentielles.

Le MOS constitue donc l'outil de référence régionale pour les documents d'urbanisme et de planification en ce qu'il mesure la consommation d'espace en regardant vers le passé (bilan, analyse, aide à la décision...) mais aussi en regardant vers l'avenir

(programmation des surfaces à urbaniser, évaluation environnementale... dans les différents documents de planification).

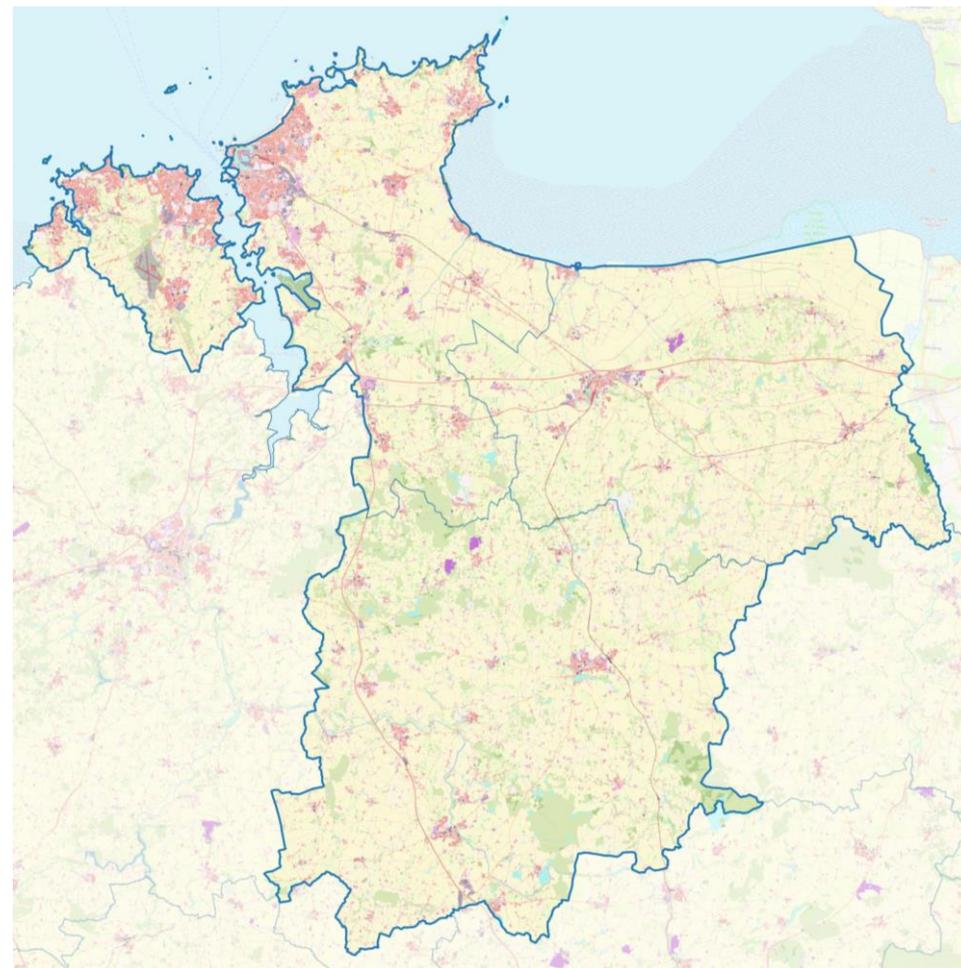


Illustration 164 : Occupation du Sol du territoire du pays de Saint-Malo

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne / traitements Audiar

Occupation du sol actuelle : Moins de 17 % du territoire urbanisé en 2021 (MOS)

Le MOS permet donc de réaliser une « photographie » de l'occupation du sol à un temps « T ».

L'occupation du sol du Pays de Saint-Malo est constituée à **83 % d'espaces agricoles, naturels et forestiers (ENAF)** dont une grande partie sont des espaces dédiés à l'agriculture. La nomenclature MOS n'est toutefois pas représentative des milieux naturels car des zones humides ou une trame bocagère dense recouvrent en partie les 69 % du territoire détecté comme agricole par le MOS. Sur ce point, la cartographie de la trame verte et bleue du territoire, réalisée dans le tome 2 du rapport de présentation (État initial de l'environnement), est plus représentative du socle porteur de la diversité biologique du territoire.

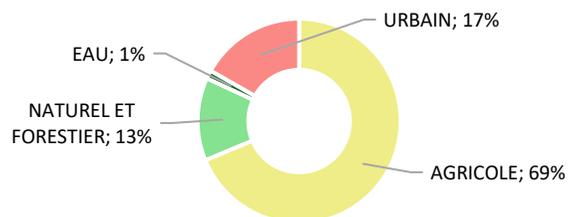


Figure 86 : Occupation du Sol du territoire du pays de Saint-Malo par 5 grands types

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne/ traitement Audiar

Les zones urbaines occupent inversement 17 % du territoire, mais le niveau d'urbanisation est hétérogène, avec des concentrations plus importantes principalement autour des pôles urbains majeurs comme Saint-Malo et ses environs, en lien avec les spécificités des territoires (littoral, polarités...). La CC Côte d'Émeraude, largement en tête, et Saint-Malo Agglomération sont par conséquent les deux territoires les plus urbanisés (42 % et 26 % du territoire urbanisé). La Bretagne Romantique et Le Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel sont encore agricoles et naturels à près de 90 %.

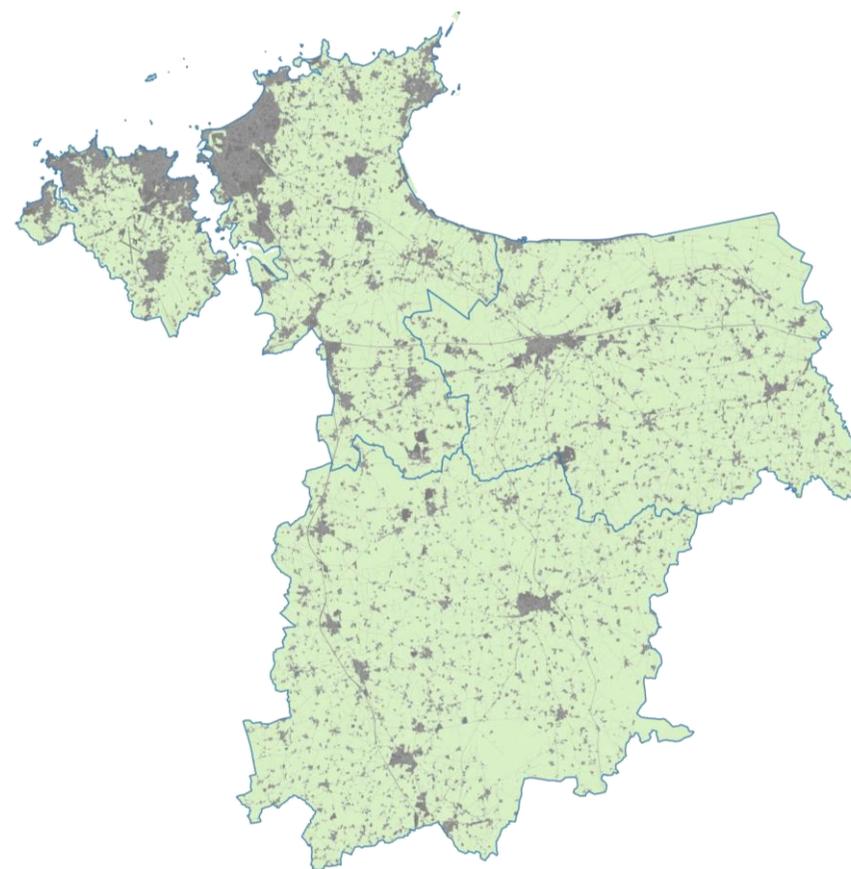
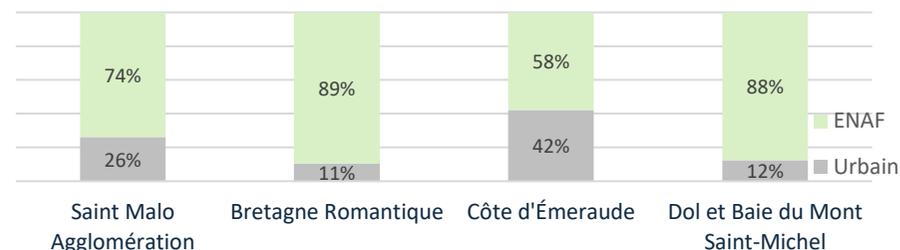


Illustration 165 : Occupation du Sol du territoire : Espaces urbanisés ou ENAF

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne / traitements Audiar

La consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers passée (MOS) : 778 hectares consommés entre 2011 et 2021

À l'heure actuelle, le MOS existe en 2 millésimes : **2011** et **2021**. La comparaison des deux « photographies » de l'occupation du sol à ces 2 dates permet d'observer les flux entre les 54 classes du MOS et notamment entre espaces naturels, agricoles et forestiers et espaces urbanisés, **sur une période de 10 ans**.

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) du Pays de Saint-Malo entre 2011 et 2021 s'élève à **un total de 778 hectares**, répartis selon différents postes d'usage. Le principal contributeur est **l'habitat** et les zones urbaines mixtes, représentant près de 388 hectares, soit environ 50 % de la consommation totale. Les **activités économiques** suivent avec 181 hectares (23 %), démontrant une dynamique économique marquée. Les **équipements** (le plus souvent de proximité en lien avec le développement des zones d'habitat) représentent 127 hectares (16 %), tandis que les **infrastructures** (nouvelles routes notamment comme la voie de contournement de Dol-de-Bretagne) et les **surfaces commerciales** cumulent respectivement 49 hectares (6 %) et 33 hectares (4 %). Cette répartition traduit une prédominance des besoins résidentiels et économiques dans l'artificialisation des sols.

L'analyse par intercommunalité révèle les différentes dynamiques territoriales et les polarités urbaines génératrices d'attractivité économique et résidentielle.

Saint-Malo Agglomération concentre la majorité de la consommation, avec 353 hectares, soit 45 % du total. Elle est suivie par la CC Bretagne Romantique (149 hectares), la CC Côte d'Émeraude (121 hectares) et enfin la CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel (155 hectares).

La consommation d'ENAF est en lien avec les dynamiques locales (pôles, périurbain, axes routiers) et **en lien avec l'armature territoriale**. Elle a soutenu un développement « réel » du territoire : les taux d'évolution annuels de la population et de l'emploi sont supérieurs à celui de la consommation d'espace.

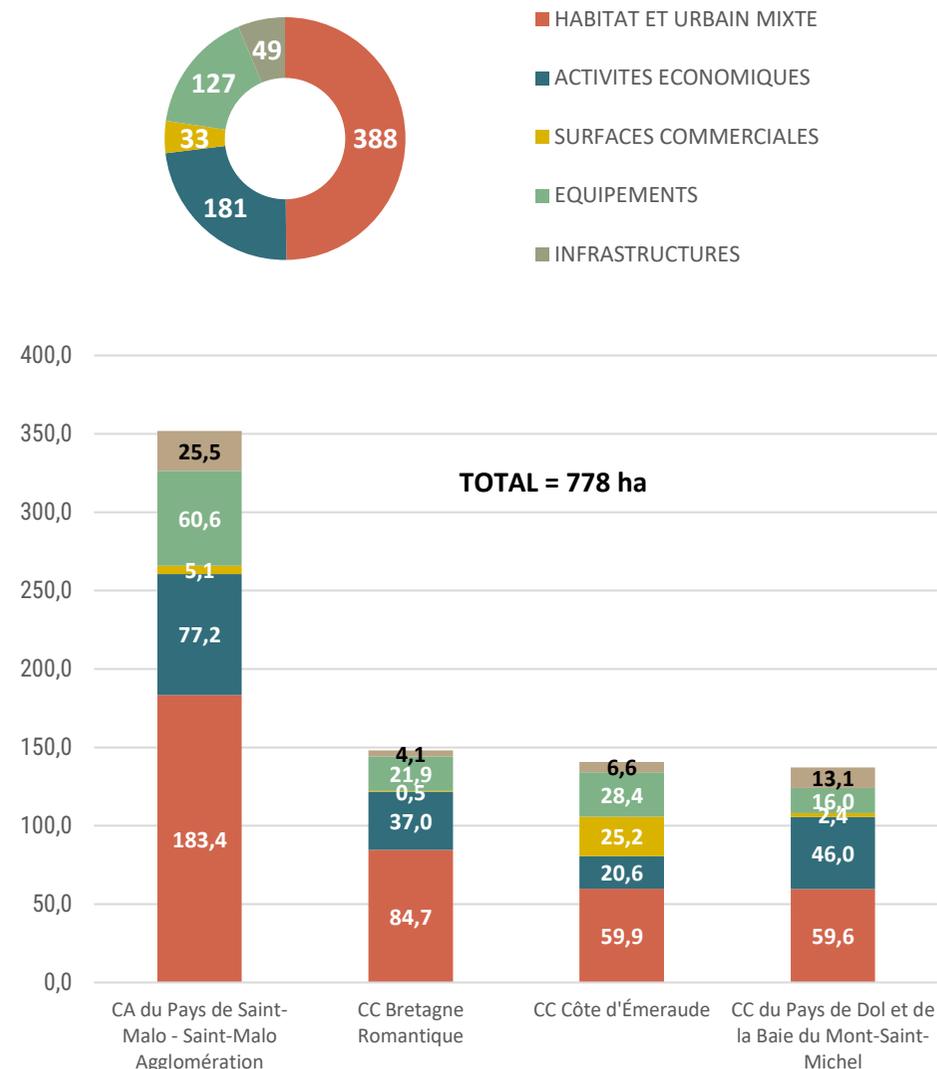


Figure 87 : Consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers en hectares entre 2011 et 2021, par fonction et par intercommunalité

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne/ traitements Audiar

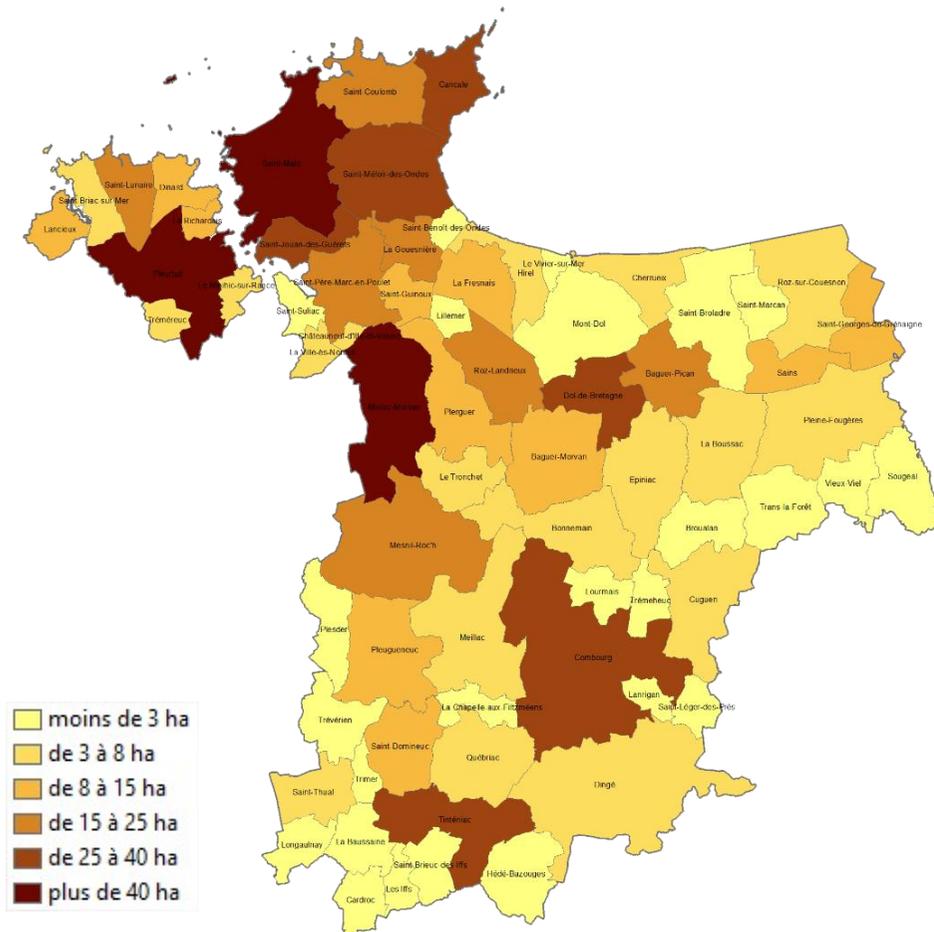


Illustration 166 : Consommation par commune d'espaces naturels agricoles ou forestiers entre 2011 et 2021

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne/ traitements Audiar

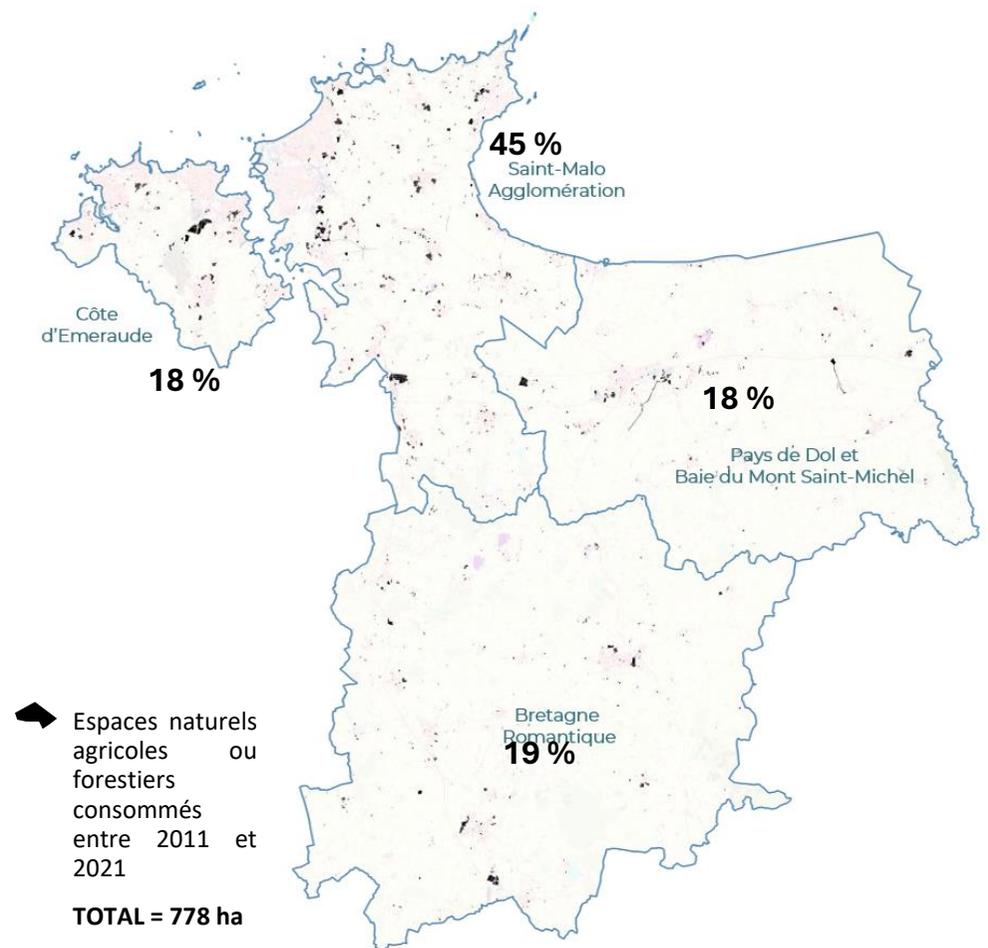


Illustration 167 : Consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers entre 2011 et 2021 : localisation

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2011/2021 - Région Bretagne/ traitements Audiar

9 communes attractives totalisent plus de la moitié de la consommation ; seules deux sont considérées comme rurales et périurbaines : Saint-Malo, Pleurtuit, Saint-Jouan-des-Guérets, Tinténiac, Saint-Méloir-des-Ondes (commune rurale et périurbaine), Cancale, Dol-de-Bretagne, Combourg et Miniac-Morvan (commune rurale et périurbaine).

Toutefois, on note une consommation pour plus de moitié (54 %) **hors des pôles**, au sein de communes rurales et périurbaines, qui ont porté le développement démographique des 10-15 dernières années.

Au sein des intercommunalités, les priorités d'aménagement varient selon les postes de consommation. **Saint-Malo Agglomération** a consacré 183 hectares à l'habitat et à l'urbain mixte, suivi des infrastructures (77 hectares) et des activités économiques (61 hectares).

La **CC Bretagne Romantique**, bien que plus rurale, consacre une part importante à l'habitat (85 hectares / développement démographique important) et aux activités économiques (37 hectares).

À la **CC Côte d'Émeraude**, les consommations sont équilibrées entre habitat (60 hectares) et activités économiques (25 hectares), mais les infrastructures occupent également une place importante (28 hectares).

Enfin, la **CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont-Saint-Michel** montre une répartition similaire, avec une priorité donnée à l'habitat (60 hectares) et une part non négligeable pour les infrastructures (46 hectares).

Des politiques et actions locales d'optimisation foncière, de densité urbaine ou de renouvellement urbain ont été mises en place sur le territoire à différentes échelles, au sein des documents d'urbanisme ou dans les diverses opérations d'aménagement, ce qui **a permis une gestion plus économe de l'espace que par le passé**. Toutefois, **cela n'a pas été suffisant pour atteindre certains objectifs du SCoT de 2017** (densités habitat, secteurs de renouvellement urbain opérationnel, optimisation des ZAE...). Les efforts seront plus importants pour atteindre les objectifs de la loi Climat et Résilience.

Actualisation des données et bilan décennal avant l'arrêt du projet du SCoT

Le code de l'urbanisme demande que les annexes du SCoT comprennent une « analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant le projet de schéma ».

Il a été expliqué précédemment que la consommation d'ENAF du territoire est estimée par l'utilisation de l'outil MOS qui compare l'occupation du sol de 2021 avec celle de 2011. À la date de l'arrêt du projet du SCoT, Le SCoT ne dispose donc pas de données récentes fiables et partagées à l'échelle régionale plus récentes que celle du MOS 2021. Pour répondre aux besoins d'élaboration et de suivi des différents documents de planification, la région a de nouveau mobilisé les agences d'urbanisme pour bénéficier d'une **actualisation de l'occupation du sol à 2024 (+ 3 ans)**. La livraison des données **est prévue par la région pour le deuxième semestre 2025**, elles seront versées à ce rapport au moment de l'approbation.

Dans cette attente, une approche des consommations foncières a été réalisée, toujours par la Région, entre août 2021 et août 2024 à partir des **données SITADEL** (collecte des permis de construire par le ministère en charge du logement et de l'environnement).

Cela donne pour le territoire :

Intercommunalité	Consommation 2021-2023 (en ha)
Total CA du Pays de Saint-Malo Agglomération	31,5
Total CC Bretagne Romantique	42,6
Total CC Côte d'Émeraude	16,5
Total CC du Pays de Dol et de la Baie du Mont Saint-Michel	50,6
Total C. du pays de Saint-Malo	141,2

Tableau 53 : Consommation d'ENAF estimée entre août 2021 et août 2024

Source : Région / agences d'urbanisme bretonnes, par traitement des données SITADEL

Sur la période **début 2014- fin 2021 (7 années)**, il est estimé, sur la base de la moyenne annuelle de consommation de 78 ha par an (778 ha / 10 ans), une consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers de l'ordre de **546 ha**.

La consommation sur la période **août 2021 à août 2024 (3 années)** a été estimée à **141 ha**.

Ainsi, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant le projet de schéma est estimée à **687 ha**, soit 6,9 ha par an en moyenne.

Bilan de l'artificialisation des sols : une faible profondeur de données

La loi Climat et Résilience a inscrit l'objectif d'une trajectoire visant à atteindre progressivement l'absence d'artificialisation nette à 2050 qui correspond au solde entre artificialisation et renaturation :

L'article L101-2-1 du code de l'urbanisme le définit de la manière suivante :

« (...) »

L'artificialisation est définie 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 renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé.

L'artificialisation nette des sols est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnée.

(...) »

Pour mesurer l'artificialisation et les politiques en faveur du ZAN, l'État donne accès aux territoires à l'**OCS GE** et à ses résultats. L'OCS GE ou Occupation du Sol à Grande Échelle est une base de données vectorielle de description de l'occupation et de l'usage du sol. Il s'appuie sur la définition précisée ci-avant et les décrets d'application de la loi

encadrant notamment la nomenclature des sols artificialisés. Disponible France entière à horizon 2025 et mis à jour tous les 3 ans, il sera l'outil commun à l'échelle nationale.

À ce jour, l'OCS GE ne donne cependant qu'une vision circonscrite de l'évolution de l'artificialisation avec une rétrospective sur une période de 3 ans : de 2017 à 2020 pour les communes d'Ille-et-Vilaine et de 2018 à 2021 pour les communes des Côtes-d'Armor.

Par souci de lisibilité, les données présentées ci-dessous ont été ramenées en artificialisation moyenne par an.

Intercommunalité	Artificialisation sur 3 ans (en ha/an)	Artificialisation nette sur 3 ans (en ha/an)	Rappel Consommation ENAF - MOS sur 10 ans (en ha/an)
Saint-Malo Agglomération	36	35	35
CC Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel	14	11	14
CC Bretagne Romantique	20	19	15
CC Côte d'Émeraude*	9	9	14
Total SCOT	78	74	78

*Comprend deux communes des Côtes-d'Armor dont le bilan concerne la période 2018-2021

Tableau 54 : Artificialisation des sols en surface moyenne par an (en ha/an) à l'échelle du pays de Saint-Malo

Source : Mon Diagnostic Artificialisation, traitements Audiar

On observe que les valeurs et les proportions se rapprochent des moyennes annuelles de consommation d'ENAF observée entre 2011 et 2021 (MOS).

Analyse du renouvellement urbain et de la densification passés pour le logement

La méthode

L'analyse du renouvellement urbain et de la densification passés s'appuie le traitement et l'analyse de deux sources de données :

- Les « **fichiers fonciers enrichis** » du Cerema : le Cerema retraite, géolocalise et enrichit les Fichiers fonciers de la Direction Générale des Finances Publiques (DGFIP) pour le compte du ministère en charge du Logement, des services de la DGALN, afin de permettre aux acteurs publics de réaliser facilement des analyses fines et comparables sur leur territoire.
- le Mode d'Occupation du Sol (MOS) Breton présenté ci-avant.

Le Mode d'Occupation du Sol permet de construire **un état initial des espaces urbanisés** où, par définition, le renouvellement urbain et la densification se sont réalisés. Cet état initial est **daté de 2011**, année où l'occupation du sol est connue. Un espace urbanisé est considéré au regard de son occupation du sol (catégories du MOS) et de sa taille. Ce dernier critère s'appuie sur un seuil de 40 constructions significatives. Ainsi, le renouvellement urbain et la densification sont analysés sur des secteurs constituants des villes, des bourgs ou des agglomérations secondaires ainsi qu'au sein de villages ou hameaux de taille conséquente. Les espaces urbanisés comprennent également des espaces non bâtis artificialisés (exemple : terrains de sport).

Toutefois, afin de répondre à la définition du renouvellement urbain et de la densification des espaces urbanisés en 2011, **l'urbanisation en cours**, détectée par le MOS comme des espaces artificialisés « vacants », a été distinguée dès lors que les tènements concernés dépassent **2 500 m²**. En dessous, la construction sur ces terrains vacants est considérée comme de la densification.

Les résultats qui suivent sont donc présentés selon 3 catégories :

- Les espaces urbanisés de 2011
- Les espaces en cours d'urbanisation en 2011
- Les espaces non-urbanisés en 2011

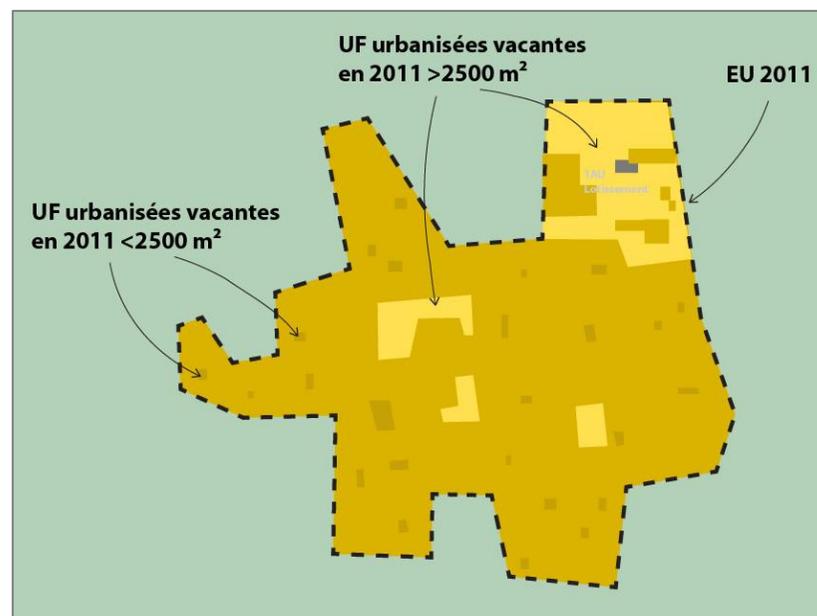


Illustration 168 : Schéma illustratif de la définition des espaces urbanisés en 2011 pour analyser le renouvellement et la densification passés du territoire

Réalisation Audiar

Ensuite, les fichiers fonciers permettent de géolocaliser l'évolution du nombre de logements au sein de ces trois espaces ; le renouvellement urbain la densification étant qualifiés par une évolution positive du nombre de logements dans les espaces urbanisés de 2011.

Résultats et analyse

L'analyse de la répartition des logements créés dans le Pays de Saint-Malo entre 2011 et 2021, basée sur le graphique, met en lumière des dynamiques variées.

À l'échelle du Pays de Saint-Malo, la moitié des logements ont été créés en renouvellement urbain ou en densification du tissu urbanisé constitué de 2011. 15 % ont été créés au sein de secteurs d'urbanisation en cours qui sont, in fine, les extensions urbaines réalisées avant 2011 qui s'aménagent et se construisent au fil du temps. 33 % ont été construits dans des secteurs non urbanisés en 2011, soit en extension urbaine récente, soit en construction/changement de destination au sein de l'espace rural.

Cette donnée conforte l'idée que la création de logements peut se réaliser majoritairement en renouvellement urbain ou en densification tel que le prescrit le SRADDET de la Bretagne.

Les dynamiques varient sensiblement entre les EPCI où l'on observe des contrastes entre les territoires « urbains littoraux » comparativement aux territoires « ruraux ». Ainsi, la CC Côte d'Émeraude affiche le plus fort taux de renouvellement urbain/densification avec 59 % des logements réalisés dans les espaces urbanisés, un résultat nettement supérieur aux autres EPCI. La forte tension foncière et immobilière, sur un territoire de petite taille, à 42 % urbanisés et avec un fort taux de résidences secondaires, explique cela.

En revanche, la CC Bretagne Romantique montre un profil inversé : sur la période 2011-2021 de nombreuses opérations d'aménagement en extension ont permis de développer l'habitat pour répondre à des besoins démographiques importants à cheval entre les zones d'emplois de Rennes et de Saint-Malo.

Les deux autres EPCI sont dans la moyenne du pays avec pour autant des profils très différents : une forte dynamique périurbaine autour de Saint-Malo « effaçant » le fort renouvellement urbain des polarités, et des opérations d'aménagement en extension moins nombreuses, du fait d'une demande moins forte, sur la CC du Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel.

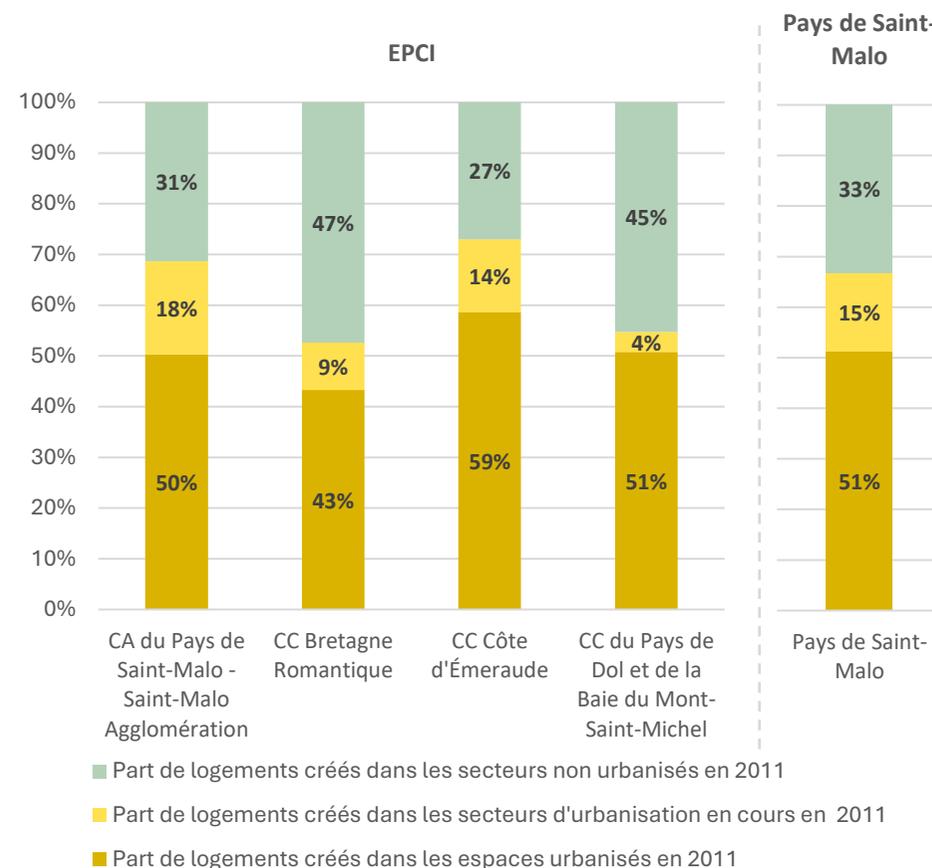


Figure 88 : Répartition des logements créés dans et en dehors des espaces urbanisés

Source : Audiar

Les données à l'échelle communale corroborent ces constats généraux, plus le territoire est urbanisé et exerce des fonctions de polarités, plus le taux de renouvellement urbain/densification est fort :

- Près de 60 % à Saint-Malo
- Près de 54 % pour les autres communes pôles (Cancale, Pleurtuit, Combourg, Dinard, Tinténiac,...)
- Près de 41 % pour les communes rurales et périurbaines

Analyse des densités des opérations récentes

Le SCoT approuvé le 8 décembre 2017 prescrit, dans le DOO, les densités suivantes, différentes selon l'armature territoriale, à respecter en moyenne à l'échelle communale :

Secteur géographique	Objectifs de densité moyenne (logts/ ha)
Les polarités	42
	31
	30
	27
	27
Le secteur littoral	27
	24
	22
Les communes de plus de 1 500 habitants en milieu rural	22
	20
Le secteur littoral - Communes de taille réduite	20
Le secteur rural	18
Le secteur rural - Communes de taille réduite	15

Tableau 55 : Densités communales moyennes prescrites par le SCoT de 2017

Dans une logique d'évaluation et d'appui sur une référence partagée par les élus, un échantillon de **78 opérations d'aménagement récentes (de 2010 à 2024)** a été analysé sous l'angle de leur densité urbaine, déterminé en **logements par hectare**. Les résultats ont été reportés et analysés en regroupant les communes dont la prescription de densité est la même (42, 31, 30... logements par hectare).

Il a été constaté une tendance à la réalisation d'opération de logements plus denses (formes bâties, taille des parcelles) mais pas encore au niveau des objectifs de densités moyennes du SCoT : les opérations plus denses, moins nombreuses, ne permettent pas de compenser les opérations moins denses plus nombreuses, sauf à Saint-Malo, la Richardais, Dinard ou Pleurtuit. Les opérations en extension sont très souvent moins denses que le minimum moyen demandé par commune. Pour certaines communes (à 27

ou 24 logements/ha notamment), des décalages importants sont également observés entre la densité prescrite et les opérations qui sont sorties de terre depuis 2010.

Communes soumises à une densité de ## logts / ha	Surfaces échantillonnées au sein de ces communes (ha)	Nombres de logements au sein des surfaces	Densités moyennes réalisées (logts / ha)
42	39,7	1 840	46
31	16,5	499	30
30	32,1	862	27
27	41,2	694	17
24	41	744	18
22	23,9	485	20
20	7,9	135	17
18	7	104	15
15	0,8	12	15

Tableau 56 : Analyse des densités urbaines de 78 opérations d'aménagement récentes : regroupement par niveau de densité prescrite

Réalisation : Audiar



Illustration 169 : Exemple d'aménagement analysé pour l'analyse des densités urbaines : « Le Hameau des Frênes » à La Fresnais.

Estimation du potentiel théorique de renouvellement urbain et de densification des espaces urbanisés

Afin de réussir l'objectif Zéro Artificialisation Nette et les objectifs du SRADDET dans le SCoT révisé, les Communautés du pays de Saint-Malo ont souhaité réaliser une **estimation du potentiel foncier, de renouvellement et de densification, mobilisable dans les espaces déjà urbanisés**. Il s'agit d'un **préalable incontournable pour construire des orientations et des objectifs de planification de la sobriété foncière** sur le territoire et d'autant plus lorsque l'échelle se réduit dans le cadre de l'élaboration de Plan Locaux d'Urbanisme (PLU), de programme d'action foncières ou de projet urbain stratégique. Cette estimation ne peut remplacer une approche plus détaillée à ces échelles, notamment par les PLU qui ont obligation d'analyser « les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis ».

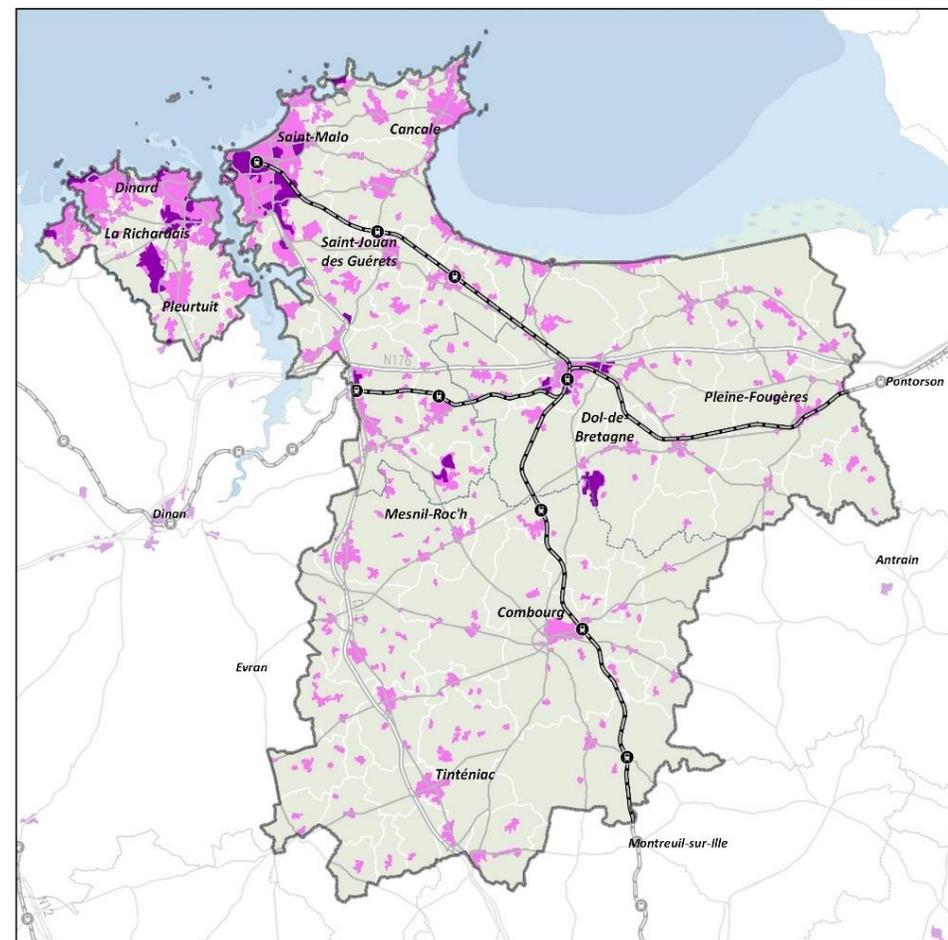
Deux approches ont été réalisées :

- La réalisation d'une étude théorique, à partir de traitements géomatiques, dans les **tissus urbains mixtes**
- La prise en compte des études de densification et d'optimisation foncières réalisées dans le cadre de l'inventaire obligatoire des **zones d'activités économiques** par les EPCI selon une méthodologie commune.

Dans les tissus urbains mixtes

Périmètre d'étude

L'analyse des capacités théoriques de densification a été réalisée **au sein des espaces déjà urbanisés du territoire** qui correspondent aux « classes urbaines » du MOS Breton en 2021 et qui comprennent plus de 40 constructions significatives. Le potentiel de renouvellement urbain et la densification sont donc analysés sur des secteurs constituant des villes, des bourgs ou des agglomérations secondaires ainsi qu'au sein de villages ou hameaux de taille conséquente. Les espaces urbanisés comprennent également des espaces non bâtis artificialisés (exemple : terrains de sport). Les zones d'activités ont été exclues car objets d'une méthode différente présentée ci-après.



■ Espaces urbanisés en 2021 : tissu mixte

■ Espaces urbanisés en 2021 : zones d'activités

Réalisation : AUDIAR - Mai 2024



Illustration 170 : Les espaces urbanisés en 2021

Source : traitements Audiar à partir du MOS et du cadastre

Étape 1 : détection des fonciers cibles

L'analyse repose sur des **données sources** issues des **Fichiers fonciers 2022** (source fiscale), du **Mode d'Occupation du Sol (MOS) 2021** et de la **BD Topo 2022** de l'IGN.

Ces données permettent d'identifier les **potentiels fonciers « bruts »** à la commune au sein des espaces urbanisés en 2021 en respectant les conditions de repérage suivantes :

1. Situation des unités foncières : Les unités foncières étudiées doivent se situer majoritairement (**+ des 2/3**) dans l'enveloppe urbaine, qui constitue le périmètre de référence pour cette analyse.

Les **enclaves de moins de 1 hectare** comprises dans l'enveloppe urbanisée y sont intégrées.

2. Exclusion de certains fonciers. Certaines catégories de fonciers sont exclues de l'analyse, notamment :

- Les **fonciers agricoles**, si plus de 50 % de l'UF est agricole.
- Les **voiries**, lorsque leur forme ou plus de 50 % de l'UF correspond à une voirie.
- Des équipements spécifiques comme les **golfes, hippodromes, haras et centres équestres**.
- Les **bâtiments exceptionnels** (Château, Église, Chapelle, Fort, Blockhaus, Casemate, Monument, Tour, Donjon), pour lesquels la valorisation n'est pas prioritaire.

3. Sélection des typologies de fonciers présentant des potentiels de renouvellement urbain / densification. Cinq grandes catégories de fonciers sont retenues :

1. Le **foncier public** appartenant à l'État ou aux collectivités territoriales, aux bailleurs, aux EPF, aux SEM, aux aménageurs, ou encore aux universités et établissements de recherche ou de santé.
2. Les **copropriétés bâties**.
3. Les **fonciers non bâtis**, présentant une surface supérieure à **200 m²** et une forme potentiellement valorisable.
4. Les **fonciers bâtis potentiellement densifiables**, répondant aux critères suivants :

- Une emprise bâtie supérieure à **50 m²** mais occupant moins de 50 % de l'UF.
- Une surface totale supérieure à **1 200 m²** ou, si supérieure à **600 m²**, avec un potentiel de densification excédant **200 m²** (avec ou sans agrégation avec un foncier voisin).

5. Les **fonciers bâtis de moins de 600 m² densifiables en centralité (uniquement dans les centralités)**. Les centralités de chaque commune ont été définies géomatiquement par une zone définie à partir des mairies et de la gare de Saint-Malo et une distance entre 150 m et 800 m selon le niveau de polarité de la commune dans l'organisation territoriale (voir ci-après).

Voir schéma ci-après présentant les différentes possibilités pour les parcelles bâties ou non bâties (en gris les gisements potentiels). Lorsqu'un foncier potentiel densifiable est identifié toute l'unité foncière est retenue.

4. Exclusion des zones spécifiques. Les fonciers situés dans des **zones d'activités économiques (ZAE)**, des **zones d'aménagement concerté (ZAC)**, ainsi que les fonciers faisant l'objet de permis récents (permis d'aménager ou de construire) sont également exclus.

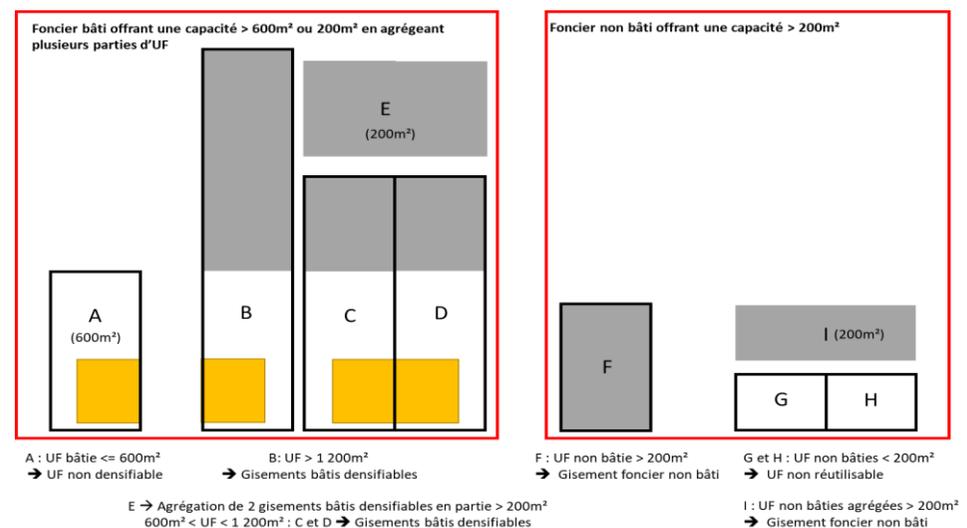


Figure 89 : Principe de détection des unités foncières bâties et non bâties densifiables

Étape 2 : estimation du potentiel théorique par commune

Une fois les cinq fonciers cibles détectés (1. le foncier public, 2. les copropriétés bâties, 3. les fonciers non bâtis, 4. les fonciers bâtis densifiables et 5. les fonciers bâtis « recyclables »), il s'agit d'interroger et transformer **ce potentiel théorique « brut »** en un **potentiel théorique « net »** tenant compte des caractéristiques plus locales. Tous les gisements ne seront pas mobilisés et donc il s'agit d'affiner en fonction d'un réalisme par rapport au déploiement du renouvellement urbain (rugosité, temporalité, etc.) et des choix politiques des territoires. Ce potentiel théorique « net » permet de comprendre les différences territoriales qui peuvent exister et proposer des orientations et objectifs de renouvellement urbain et de densification adaptés aux contextes urbains, paysagers et patrimoniaux.

Trois ensembles de critères différenciants ont été mis en œuvre pour traiter les données communales et définir différents ratios de mobilisation appliqués simultanément aux **cinq fonciers cibles détectés** :

La situation géographique des gisements, selon trois niveaux :

1. Les gisements situés dans les espaces proches du rivage (pour les communes littorales) >> **une mobilisation moins forte est projetée dans ces espaces**
2. Les gisements situés dans les centralités >> une mobilisation plus forte est projetée dans ces espaces
3. Les gisements situés en dehors des espaces proches du rivage et des centralités

Notes : Le critère patrimonial a été étudié mais non retenu en considérant qu'en dehors des espaces proches du rivage, les diverses protections au titre du patrimoine bâti et paysager n'étaient pas un frein à la mobilisation de nouveaux fonciers en renouvellement urbain/densification. Ce critère vise plus la densité et les formes urbaines compatibles avec la protection du patrimoine.

Pour les gisements situés dans les centralités et en espaces proches du rivage, le critère de la centralité a été privilégié

Le niveau de polarité de la commune dans l'organisation territoriale :

1. Saint-Malo
2. Les pôles de Dinard, Pleurtuit, Combourg, La Richardais, Dol-de-Bretagne, Cancale et Saint-Jouan-des-Guérets et les communes à forte attractivité touristique (Lancieux, Saint-Briac-sur-Mer et Saint-Lunaire)
3. Les plus petits pôles de Tinténiac, Pleine-Fougères et Mesnil Roc'h
4. Les communes rurales et périurbaines de plus de 2 000 habitants
5. Les communes rurales et périurbaines entre 1 000 et 2 000 habitants
6. Les communes rurales et périurbaines de moins de 1 000 habitants

Notes : Cette sectorisation permet de prendre en compte les dynamiques foncières et immobilières locales qui impliquent une mobilisation plus ou moins importante des gisements détectés.

La mobilisation théorique des gisements dans le temps.

1. 2021-2030
2. 2031-2040
3. 2041/2050

Notes : Les fonciers verront une mobilisation plus ou moins importante et progressive dans le temps. Ainsi, la projection est réalisée de manière différente selon ces trois périodes. La temporalité est également influencée par le besoin de création de logements qui, au regard des projections démographiques, sera moins important à long terme.

Une première correction des gisements bruts a été réalisée en amont des projections. Cette correction a été apportée de manière différenciée en fonction de la situation géographique et du niveau de polarité de la commune.

Résultats et analyse

Le détail de l'analyse est présenté dans le tableau ci-contre. Au total, la surface des unités foncières présentant un potentiel théorique de densification ou de renouvellement urbain s'élève à près de **960 ha**. Au sein de ces gisements, des fonctions urbaines existent, notamment l'habitat. Elles seront maintenues et renforcées ou réorientées en fonction des projets urbains. Il faut notamment tenir compte du nombre de logements qui existent au sein de ces espaces, estimés à partir des fichiers fonciers à **8 200 logements**. Ces logements sont à déduire du potentiel de ces gisements car ils seront soit conservés soit détruits et reconstruits par ailleurs.

Aussi, **la proportion par rapport au parc existant donne** une idée de l'importance des gisements estimés en fonction des types de communes. Il ressort deux tendances :

- Plus une commune est petite, donc rurale, moins le potentiel est important
- L'inverse n'est pas forcément vrai puisque ce sont les pôles hors Saint-Malo et les communes littorales attractives qui présentent, en proportion, le plus de potentiel. Cela est peut-être dû au fait que Saint-Malo a par le passé assuré une certaine densification de ses espaces urbanisés et que par conséquent les opportunités les plus évidentes ont été davantage utilisées.

Le **taux de couverture**, donné ici à titre indicatif, sert à mesurer la réponse de ces gisements aux besoins de logements du territoire dans l'hypothèse d'une croissance démographique calée sur le scénario de l'INSEE « Bretagne, Terre d'Accueil » (voir le tome 3 du rapport de présentation). Les taux de couverture rassurent dans la capacité des tissus urbanisés à répondre à la demande future en logement dans la perspective de la trajectoire ZAN, sous réserve que ces gisements trouvent une réalité opérationnelle. Il s'agit donc de maximums pouvant être atteints. Quelles que soient les proportions, ce sont les différences entre les communes qui sont intéressantes à souligner : selon les catégories leur potentiel de renouvellement se gradue selon leur taille et leur attractivité. Cela est notamment lié à la taille des enveloppes urbaines qui, par définition, offre des potentialités plus importantes en ville qu'en secteur rural.

Il convient de noter que les gisements théoriques présents au sein des zones d'activité, peut, selon les choix politiques locaux, présenter un potentiel pour la création de logements ou d'autres fonctions urbaines.

Catégories de communes	Foncier public	Copro priétés	Foncier bâti	Fonciers non bâtis	Foncier bâti en centralité	Totaux	/ Parc *1	Couverture *2
Saint-Malo	12	5	58	5	8	86	9 %	70 %
Les pôles et les communes à forte attractivité touristique	10	2	123	13	27	176	12 %	80 %
Les plus petits pôles	2	0	27	2	2	33	17 %	80 %
c. rurales > 2 000 hab.	0	45	4	2	54	54	8 %	50 %
et < 2 000 hab. et périurbaines >1 000 hab.	0	26	5	1	34	34	4 %	30 %
< 1 000 hab.	0	15	2	0	17	17	3 %	30 %
Pays de Saint-Malo	30	6	294	31	40	401	9 %	65 %
Saint-Malo	7	11	32	1	2	52	5 %	90 %
Les pôles et les communes à forte attractivité touristique	10	5	100	4	7	126	9 %	70 %
Les plus petits pôles	2	0	25	1	1	29	16 %	80 %
c. rurales > 2 000 hab.	0	43	2	2	50	50	8 %	65 %
et < 2 000 hab. et périurbaines >1 000 hab.	0	43	2	1	48	48	6 %	45 %
< 1 000 hab.	0	15	1	0	16	16	3 %	35 %
Pays de Saint-Malo	24	17	258	10	13	321	7 %	70 %
Saint-Malo	25	15	16	4	2	62	6 %	100 %
Les pôles et les communes à forte attractivité touristique	17	7	52	9	7	93	7 %	85 %
Les plus petits pôles	2	0	12	2	1	17	11 %	85 %
c. rurales > 2 000 hab.	0	24	4	2	33	33	6 %	90 %
et < 2 000 hab. et périurbaines >1 000 hab.	0	15	5	1	23	23	3 %	50 %
< 1 000 hab.	0	8	1	0	11	11	2 %	40 %
Pays de Saint-Malo	51	24	127	25	13	240	6 %	80 %

* 1 : Proportion par rapport au parc de logement en 2020 (%)

* 2 : Taux de couverture théorique des besoins en logement des gisements estimés (%)

Tableau 57 : Estimation de la surface (en hectares) des unités foncières pouvant constituer des gisements fonciers densifiables ou mutables - Traitements Audiar

Dans les zones d'activités économiques

Les principes

Depuis la loi Climat et Résilience du 21 août 2021, l'EPCI, autorité compétente en matière de création, d'aménagement et de gestion des zones d'activités économiques, doit réaliser un inventaire des zones situées sur son territoire. Cette obligation est encadrée par l'article L. 318-8-2 du Code de l'urbanisme.

L'inventaire des zones d'activités économiques (IZAE) est un outil facilitant la connaissance de l'état des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires, artisanales, portuaires... et doit être actualisé au moins tous les six ans.

Cet inventaire est un premier pas pour répondre au défi du foncier économique, c'est-à-dire de continuer à accueillir des activités économiques nouvelles et permettre aux acteurs installés de poursuivre leur développement, tout en menant une politique de sobriété foncière. Pour aller plus loin, il est nécessaire de réfléchir aux moyens d'optimiser l'espace dans les zones d'activités.

Pour cela, une étude plus fine doit permettre, en plus de l'inventaire précité, de repérer et de connaître les surfaces qui sont disponibles, optimisables ou recyclables et ainsi évaluer réellement les capacités de mutation ou de densification au sein des zones d'activités.

Dans le cadre de la révision du SCoT et pour dépasser l'inventaire des zones d'activités économiques, les EPCI du Pays de Saint-Malo ont fait le choix de piloter des études sur la base d'un cahier des charges commun. Cela a permis d'évaluer les capacités de densification des tissus bâtis en zone d'activités de manière homogène à l'échelle du pays.

Ces études ont permis de travailler sur plusieurs étapes :

1. Réalisation de l'inventaire (IZAE) ;
2. Identifier, au sein des zones d'activités économiques des EPCI, les surfaces encore disponibles ainsi que les surfaces occupées mais dont l'utilisation pourrait être optimisée ;
3. Renseigner et hiérarchiser les unités foncières repérées à cette fin en évaluant leur potentiel de densification ;
4. Évaluer le potentiel d'accueil de ces unités foncières cibles.

Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude est celui des zones d'activités dont la vocation est confirmée dans le cadre des documents locaux d'urbanisme et des schémas d'aménagement économique, fourni par les services compétents des EPCI. Avec le périmètre d'étude des tissus mixtes, l'objectif est de couvrir de façon exhaustive l'ensemble du tissu urbanisé du SCoT.

Voir Atlas des zones d'activités en annexe (III. E) du dossier de SCoT

Définition des fonciers cibles

Cette étape vise à **repérer les unités foncières disponibles et potentiellement optimisables** dans les zones d'activités étudiées et à les **qualifier**.

Les critères retenus pour repérer les unités foncières bâties mais pouvant a priori présenter un potentiel d'optimisation ou de densification sont les suivants :

- taille de l'unité foncière > 2 000 m²,
- dont le coefficient d'emprise au sol < 0,25.

Un travail complémentaire sur site a permis de recenser les cas de parcelles d'une superficie en deçà de 2 000 m² et pouvant tout de même présenter un enjeu de densification compte tenu de la faible emprise du bâti, de sa localisation, ainsi que d'autres critères liés à la spécificité du site.

Afin de mieux connaître les zones étudiées, les éléments suivants ont été renseignés :

- Caractérisation des terrains suivant le niveau d'occupation,
- Habitations présentes,
- Locaux vacants,
- Secteurs avec enjeu de renouvellement urbain, de restructuration/recyclage urbain,
- Éléments contextuels pouvant limiter la constructibilité : zones humides, boisements, lignes à haute tension, marge de recul non aedificandi...
- Prise en compte des éléments pouvant limiter la constructibilité et la capacité de densification des gisements : périmètre d'inconstructibilité lié aux risques, présence d'activités nécessitant une emprise foncière sans bâti (logistique, plateforme stockage matériaux...).
- Prise en compte des fonciers effectivement urbanisables (U, 1AU) et exclusion des zonages N et A.

Repérage des gisements potentiels de densification

À partir de ces éléments de connaissance, le travail a permis d'identifier les unités foncières et de les renseigner plus finement afin de qualifier leur **potentiel de densification ou d'optimisation**, en différents niveaux :

Sans potentiel

Cette catégorie regroupe les unités foncières comprises dans les périmètres des zones d'activités économiques contenant un ou des bâtiments.

La partie non bâtie de l'unité foncière est considérée comme utilisée de manière optimale par l'entreprise. En l'état actuel de l'aménagement et avec l'entreprise occupante, cette unité foncière n'a pas de potentiel de densification identifié.

Le potentiel faible

Ce sont les parties de la zone non bâtie utilisée de manière relativement optimale par l'entreprise. Il peut s'agir de stockage de matériaux, espace de stationnement de poids lourds, d'aires de livraison pour des entreprises de logistique, des réserves foncières pour un projet d'extension en cours, des activités avec un besoin de stationnement salariés ou visiteurs important...

Coefficient permettant d'estimer le potentiel théoriquement densifiable : 10 % de la surface.

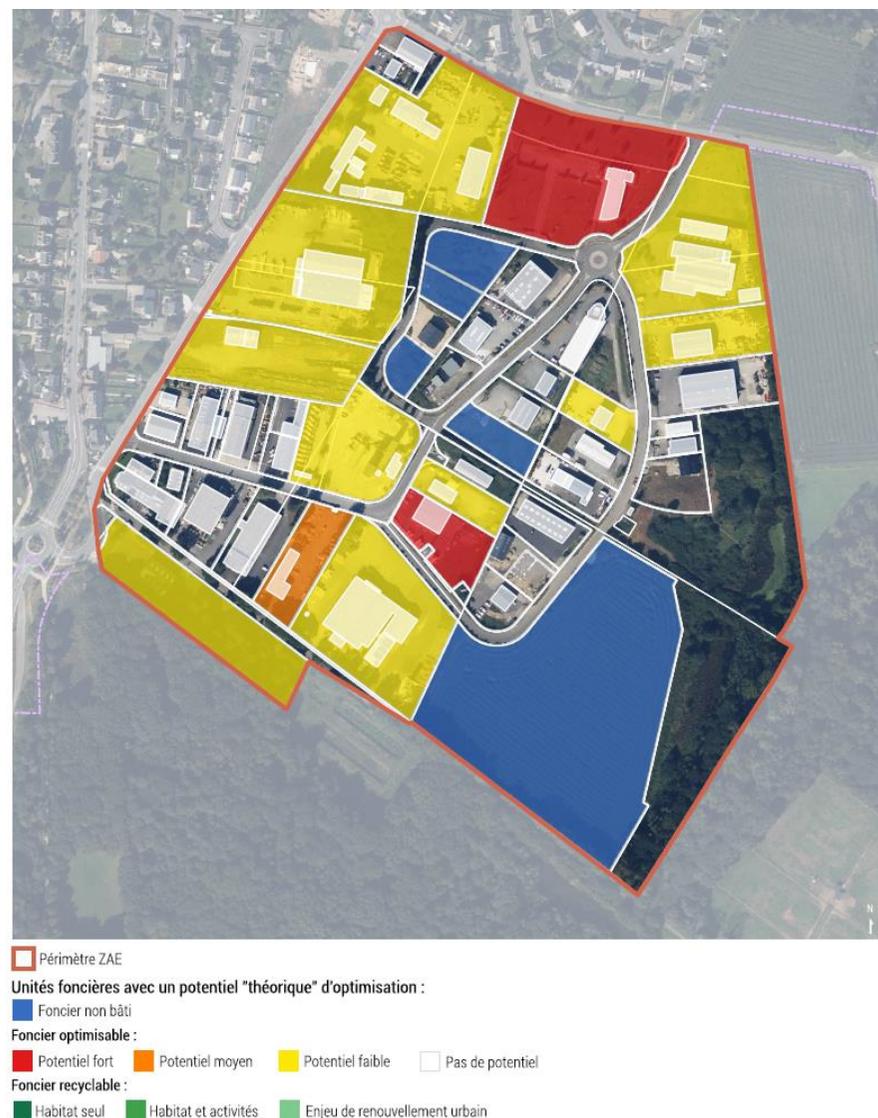


Illustration 171 : Exemple de carte d'étude de potentiel théorique de densification ou d'optimisation pour la zone d'activité de l'Orme à Pleurtuit

Source : Études de capacité de densification et d'optimisation des zones d'activités économiques de la CC Côte d'Émeraude - Réalisation Audiar

Le potentiel moyen

Ce sont des parties non bâties utilisées de manière peu optimale par l'entreprise. Par exemple, il peut s'agir d'espaces verts ou parkings surdimensionnés par rapport aux besoins de l'activité, des espaces délaissés de faible intérêt paysager, des zones d'exposition mal organisées...

Coefficient permettant d'estimer le potentiel théoriquement densifiable : 25 % de la surface.

Le potentiel fort

La partie non bâtie de l'unité foncière n'est pas ou est très peu utilisée par l'entreprise (exemples : espaces verts ou minéralisés sans affectation ou largement sous-utilisés, réserve foncière sans projet, parcelle non affectée à une activité).

Coefficient permettant d'estimer le potentiel théoriquement densifiable : 40 % de la surface.

Foncier non bâti

Cette catégorie regroupe les unités foncières comprises dans les périmètres des zones d'activités économiques ne contenant pas de bâtiment au moment de l'étude, cela indifféremment de leur stade de commercialisation. Le foncier non bâti peut être déjà artificialisé ou consommateur d'ENAF s'il est mobilisé pour accueillir une activité économique.

Coefficient permettant d'estimer le potentiel théoriquement densifiable : 100 % de la surface.

Enjeux de renouvellement urbain

Il s'agit de secteurs urbanisés qui pourraient être mobilisés pour densifier le foncier économique dans le cadre d'une opération lourde de renouvellement urbain.

Les résultats des études

L'exploitation des résultats des études de capacité de densification et d'optimisation des zones d'activités économiques des 4 EPCI montre un potentiel net, concerté avec les services des EPCI dans le cadre de révision du SCoT, de près de **120 ha** ce qui correspond, en proportion à **7 %** de la surface totale des ZAE du territoire (dont port et site aéro-industriel).

Il convient de noter qu'une partie de ces terrains sont engagés vers de futurs projets (études en cours, acquisitions foncières...).

EPCI	Foncier non bâti *1	Potenti el faible	Potenti el moyen	Potenti el fort	Enjeux Recyclage urbain	Total brut Dont MCI*2	Total net *3	Ratio *4
CC Bretagne Romantique État début 2022	9,9	3,6	1,6	3,8	1,4	20,3	7,2	4 %
CC Pays de Dol Baie du Mont-Saint-Michel État fin 2023	38,4	2,5	3,6	4,6	1,0	50,1 dont 3,5 MCI	18,9	8 %
CC Côte d'Émeraude État fin 2023	20,2	19,1	4,4	1,3	0,1	45,2 *5 dont 26,1 MCI	43,9 *5	9 %
Saint-Malo Agglomération État fin 2023	43,4	11,2	6,7	10,2	4,1	75,7 dont 2,0 MCI	49,7 *6	7 %
Total pays de Saint-Malo	111,9	36,4	16,3	19,9	6,6	191,1	119,7	7 %

*1 : dont foncier non bâti consommateur ENAF

*2 : Surfaces situées en marge de recul inconstructible (MCI)

*3 : retour de services économiques des EPCI après étude de faisabilité selon le marché

*4 : surfaces densifiables, optimisables ou non bâties nettes / surface totale des ZAE

*5 : dont complexe aéro-industriel de Dinard/Pleurduit / Saint-Lunaire pour près de 15 ha (sous réserve)

*6 : après déduction de l'emprise du futur Centre Hospitalier Régional sur la ZA Atalante

Tableau 58 : Potentiels théoriques de densification et d'optimisation des zones d'activités économiques par EPCI, en hectares

Source : Études de capacité de densification et d'optimisation des zones d'activités économiques des 4 EPCI - Réalisation Audiar.

Focus littoral

Le littoral constitue la partie la plus urbanisée du territoire notamment au sein de la CC Côte d'Émeraude (42 %) et Saint-Malo Agglomération (26 %)

La CC du Pays de Dol Baie-du Mont-Saint-Michel largement occupé par les marais est par contre beaucoup moins urbanisée avec 12 % de sa surface totale.

Le littoral est ainsi fait de **contrastes** en termes **d'aménagement de l'espace, d'urbanisation** et **d'ambiances paysagères** lorsque l'on observe les différentes organisations bâties présentes sur cette partie du territoire. Là encore, les grandes entités paysagères permettent de comprendre ces enjeux.

La côte d'Émeraude du Frémur à la Rance

Ce secteur présente une urbanisation importante entrecoupée de précieuses séquences naturelles. Cette urbanisation est en lien avec :

- le pôle urbain de Dinard/Pleurtuit, cœur du bassin de vie et d'emplois en lien avec Saint-Malo ;
- une attractivité littorale particulièrement importante (résidences secondaires, tourisme balnéaire...).

Dinard, Saint-Lunaire et Saint-Briac présentent une urbanisation presque continue, du pont de Lancieux jusqu'au barrage de la Rance. S'affirme alors un urbanisme balnéaire créateur de paysages qui s'appuient notamment sur l'architecture des villas et la végétation de leurs jardins. Associées au dégagement des plages, à leurs formes théâtrales, elles créent notamment à Dinard un paysage spécifique, identifiable, qui fait l'objet de représentations collectives.

L'arrière-pays est quant à lui marqué par une campagne encore bocagère mais sous pression urbaine.

Entre la côte et Pleurtuit, le territoire présente un caractère encore rural mais sous la pression d'une agglomération de 15 000 habitants ce qui se retrouve dans les effets de « franges urbaines » avec les quartiers résidentiels récents ou les zones d'activités économiques bordant la RN 176. Globalement, l'attraction de la côte est telle que les campagnes, malgré leurs caractères bocagers, s'affirment comme les « arrières » des villes côtières.

Du fait de la saturation de la côte et de la protection des zones naturelles, Pleurtuit offre le visage d'une petite ville en expansion.

Les densités urbaines restent assez faibles sauf à Dinard et Pleurtuit.

Les communes de Lancieux, Saint-Lunaire et Saint-Briac, disposent de grands terrains convoités mais qui font l'objet d'une rétention foncière importante. Peu d'opérations d'urbanisme ou immobilière collectives ont vu le jour.

La Vallée de la Rance Maritime

Le territoire se distingue par une ambiance rurale contrastant avec l'urbanisation du littoral. Historiquement, les bourgs se sont implantés en fonction du relief et de leur relation à la Rance : ports dans les creux (La Richardais, Saint-Suliac) et villages sur les hauteurs (La Ville-ès-Nonais, Saint-Jouan-des-Guérets, Le Minihic-sur-Rance), préservant ainsi une cohérence paysagère.

Cependant, l'urbanisation récente a investi les coteaux agricoles, créant une limite franche mais impactée par une dispersion pavillonnaire. Les extensions du XXe siècle ont souvent rompu la relation harmonieuse entre les bourgs, la Rance et leur paysage. L'implantation des constructions s'est principalement faite pour maximiser la vue sur le fleuve côtier, entraînant l'apparition de nouvelles formes urbaines peu intégrées (pignons clairs sur les crêtes, extensions vers les rivages).

Plus récemment, le processus d'extensions urbaines s'est ralenti.

Saint-Malo et le Clos-Poulet

Saint-Malo s'est développée à partir de son site stratégique sur l'île de Calnachius, intégrant progressivement Saint-Servan, Paramé, Saint-Ideuc et Rothéneuf. Cette fusion a généré une diversité d'ambiances paysagères, chaque ancien bourg conservant une identité propre. Paramé se structure autour de son église et de son prieuré, tandis que Saint-Servan offre un paysage varié entre port de plaisance et quartiers urbains. Rothéneuf et Saint-Ideuc conservent une structure de bourg ancien marquée par des murets de pierre et des maisons à l'alignement.

Saint-Malo s'organise autour de deux centralités : le Sillon, en bord de mer, et la gare, construite en 1864. Son port, modernisé dès les années 1950, a diversifié ses fonctions

(pêche, commerce, plaisance, transport de passagers) et se caractérise par un paysage industrialo-portuaire rythmé par digues, ponts et écluses.

Après la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction de la ville close s'est accompagnée d'une extension urbaine et d'une mutation des usages du littoral et des rives de la Rance. Les quartiers de La Découverte, Bellevue et La Madeleine, conçus à partir des années 1960, mêlent grands ensembles et lotissements groupés. L'urbanisation récente s'est intensifiée entre 1960 et 1990, notamment à l'est de Saint-Servan et vers le Clos Poulet, entraînant une expansion diffuse des villages sur les crêtes.

L'urbanisation est moins développée en poursuivant la côte d'Émeraude à l'Est de Saint-Malo, jusqu'à Cancale qui conserve une ambiance « naturelle ». Les localités voisines de Saint-Père-Marc-en-Poulet, Château-Malo et Saint-Coulomb, ont toutefois connu une forte extension urbaine ces 20 dernières années.

Cancale ressort comme un pôle structurant pour le territoire et un port d'importance (pêche, ostréiculture, mytiliculture). Le port de La Houle s'inscrit dans le paysage de la baie du Mont-Saint-Michel, avec un équilibre marqué entre nature et bâti, tandis que Port-Mer présente une architecture plus moderne et contrastée.

L'urbanisation de Saint-Malo s'accélère, en particulier à l'est de l'agglomération, menaçant la coupure agro-naturelle entre Paramé et Rothéneuf et fragilisant la lisibilité paysagère. Des projets comme à la Croix Désilles modifient les entrées de ville et étirent les secteurs pavillonnaires, transformant progressivement l'interface entre ville et campagne.

Les opérations de renouvellement urbain sont importantes, à la hauteur de la dynamique immobilière urbaine et périurbaine (exemple : opérations dans le centre de Saint-Méloir-des Ondes). Les densités urbaines sont aussi plus importantes voir très importantes dans la ville de Saint-Malo.

Les Marais de Dol et le Massif de Saint-Broladre

L'anse que forme baie du Mont-Saint-Michel est marqué par un chapelet de petits bourgs relié par la Digue de la duchesse Anne qui protège le Marais de Dol. Cette digue marque la limite entre l'estran et les marais. Historiquement construite sur des bancs coquilliers, elle joue aujourd'hui un rôle clé en concentrant infrastructures, activités et urbanisation. La RD 155 la traverse, bordée par une urbanisation linéaire quasi ininterrompue composée de villages, anciens moulins et parcs ostréicoles. Cette « frise urbaine » forme une façade continue, rythmée par les clochers et moulins, mais laissant peu d'espace aux lieux publics.

Le marais, bien que structurant, reste peu visible, son caractère urbanisé étant renforcé par des implantations dispersées et des lotissements récents qui rompent la relation entre la route et les cultures. L'architecture ordinaire de ces extensions efface la spécificité paysagère du site.

Plus en retrait, Mont-Dol, Saint-Broladre et Roz-sur-Couesnon s'implantent sur les reliefs environnants, tandis que l'urbanisation récente s'étend vers le marais sans respecter la logique linéaire des villages de la digue. L'étalement urbain vers le plateau bocager et boisé menace la lisibilité des transitions paysagères et de l'interface agricole.

Les densités des opérations récentes sont plus faibles et le renouvellement se réalise par des constructions ponctuelles de maisons individuelles dans les dents creuses.

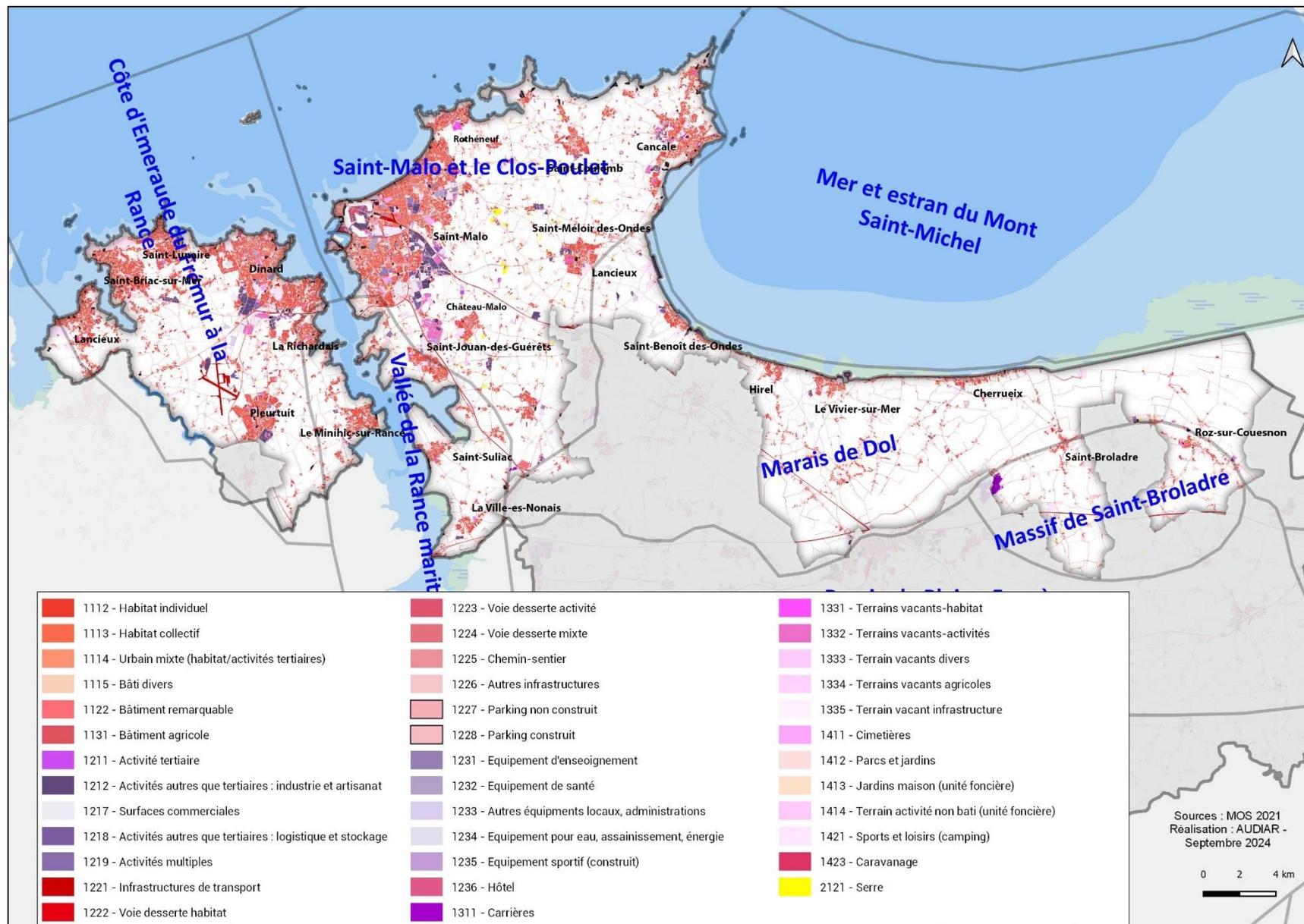


Illustration 172 : Espaces anthropisés du littoral

Source : Mode d'Occupation des Sols (MOS) foncier 2021 - Région Bretagne/ traitements Audiar

Synthèse analyse prospective et enjeux : une artificialisation des sols en constante progression et la nécessité de protéger les sols.

La lutte contre l'artificialisation des sols représente aujourd'hui un enjeu majeur pour limiter le réchauffement climatique. Il s'agit de prendre en compte les conséquences environnementales lors de la construction et de l'aménagement des sols, sans pour autant négliger les besoins des territoires en matière de logements, d'infrastructures et d'activités. Le Pays de Saint-Malo, malgré la faible profondeur temporelle des données, est un territoire sous pression en raison notamment de la forte attractivité du littoral et de la proximité de la métropole rennaise.

L'artificialisation des sols est à l'origine de plusieurs dégradations de l'environnement : amplification des risques d'inondations, perte de la biodiversité par disparition des écosystèmes ou rupture des continuités écologiques, réchauffement climatique, pollutions, réduction de la capacité des terres agricoles à nous nourrir ou encore renforcement des îlots de chaleur en zone urbaine. À cela s'ajoute l'artificialisation du littoral où ces espaces convoités par le développement résidentiel, touristique et économique, induit des impacts environnementaux spécifiques.

Par ailleurs, l'étalement urbain et la construction en périphérie des villes renforcent la fracture sociale déjà présente en reléguant notamment une partie des habitants à l'écart des centres-villes ou du littoral, affectant la qualité de vie des habitants concernés avec des trajets plus longs (domicile travail notamment), alourdissant le coût résidentiel par la nécessité d'un ou plusieurs véhicules motorisés, amplifiant leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluant dans l'air ou encore en altérant les paysages naturels ou patrimoniaux du territoire.

Des dispositifs d'observation ont été mis en place pour suivre la consommation de l'espace à des échelles fines et développer des stratégies en faveur de la sobriété foncière. Des indicateurs de potentiels théoriques de densification des tissus urbains mixtes et des zones d'activités économiques vont nourrir la trajectoire visant à réduire la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

PRINCIPAUX ENJEUX

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

- *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 en tissu urbain mixte et en zone d'activités économiques ;*
- *Encourager l'intensification, l'optimisation ou la mutualisation des usages ;*
- *Favoriser la réhabilitation, la transformation ou la réutilisation du bâti vacant ou sous-utilisé.*

VIII – TABLES DES ILLUSTRATIONS, DES FIGURES ET TABLEAUX

Table des illustrations

Illustration 1 : Population par commune et densités en 2020.....	8	Illustration 22 : Les grands équipements des communes littorales en 2024.....	59
Illustration 2 : Évolution annuelle moyenne de la population entre 2014 et 2020 par commune.....	10	Illustration 23 : Nombre d'équipements sportifs et de loisirs en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021	59
Illustration 3 : Croissance démographique due au solde naturel 2014-2020.....	11	Illustration 24 : Cartographie de la hiérarchisation du réseau routier du Pays de Saint-Malo.....	61
Illustration 4 : Accroissement démographique 2014-2020 dû au solde migratoire	12	Illustration 25 : Trafics moyens journaliers réseau routier national et départemental en Ille-et-Vilaine en 2019 et évolution entre 2014 et 2019.....	64
Illustration 5 : Indice de jeunesse au sein des communes du Pays de Saint-Malo en 2019	14	Illustration 26 : Trafics moyens journaliers réseau routier national et départemental en Ille-et-Vilaine en 2022 et évolution entre 2019 et 2022.....	64
Illustration 6 : Taille des ménages à l'échelle des communes du Pays de Saint-Malo en 2019	15	Illustration 27 : Réseau interurbain BreizhGo sur la période 2019-2020.....	65
Illustration 7 : Les revenus fiscaux médians disponibles par unité de consommation en euros en 2020.....	19	Illustration 28 : Nombre de services TER en JOB en 2023-2024.....	68
Illustration 8 : Précarité énergétique liée au logement sur le Pays de Saint-Malo.....	20	Illustration 29 : Desserte et fréquentation des gares ferroviaires et de son évolution entre 2019 et 2022.....	70
Illustration 9 : Population en 2020 et évolution 2014-2020.....	21	Illustration 30 : Aire d'attractivité des Transports Collectifs et densité de population	70
Illustration 10 : Les quatre secteurs aux dynamiques démographiques contrastées.....	24	Illustration 31 : La qualité de l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges.....	71
Illustration 11 : Le parc de logement et son évolution.....	26	Illustration 32 : Localisation des espaces dédiés au covoiturage à horizon 2030.....	73
Illustration 12 : Les résidences principales et leur évolution.....	29	Illustration 33 : État des lieux des itinéraires cyclables d'intérêt de loisirs et touristiques	74
Illustration 13 : Les résidences secondaires et logements occasionnels et leur évolution.....	30	Illustration 34 : Les 22 Vélo Promenade.....	75
Illustration 14 : Estimation du nombre de logements locatifs E, F et G qui pourraient être interdits à la location suite à la loi Climat et Résilience.....	39	Illustration 35 : Schéma des Déplacements Doux	75
Illustration 15 : Parc de logements sociaux sur le parc de résidences principales en 2021.....	48	Illustration 36 : Schéma cyclable communautaire.....	76
Illustration 16 : Les quatre secteurs aux particularités communes du point de vue du parc de logements.....	50	Illustration 37 : Schéma Directeur cyclable	76
Illustration 17 : Armature territoriale et fonction de centralité des communes	51	Illustration 38 : Schéma Directeur cyclable	77
Illustration 18 : Nombre de services et équipements de la santé en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021.....	52	Illustration 39 : Circuits pédestres	78
Illustration 19 : Nombre de services d'aide aux personnes âgées en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021.....	53	Illustration 40 : Flux domicile – travail des habitants du Pays de Saint-Malo en 2018.....	82
Illustration 20 : Nombre de médecins généralistes en 2021 et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021.....	54	Illustration 41 : Détail des flux domicile – travail des habitants du Pays de Saint-Malo en 2019.....	83
Illustration 21 : Nombre de crèches et taux d'équipement pour 1 000 habitants en 2021.....	55	Illustration 42 : Transports en commun et déplacements en vélo dans les communes du littoral	84
		Illustration 43 : Zones d'emplois en 2020 et limites de la zone d'emploi de Saint-Malo à l'intérieur du Pays.....	86
		Illustration 44 : Évolution annuelle moyenne de l'emploi entre de 1999 à 2019.....	89

Illustration 45 : Part d'activités travaillant sur leur lieu de résidence en 2019 et évolution depuis 2013	94	Illustration 70 : Unités paysagères du Pays des Communautés de Saint-Malo	128
Illustration 46 : Localisation des 200 plus gros employeurs	98	Illustration 71 : Carte de localisation de l'unité de paysage « Côte d'Émeraude du Frémur à la Rance »	129
Illustration 47 : Nombre d'emplois directement liés au tourisme et part dans l'emploi total par destination touristique en 2019	99	Illustration 72 : Saint-Lunaire : Un contraste qui fait paysage : la grande plage et son front urbain côtoient directement la pointe du Nick restée naturelle	129
Illustration 48 : Répartition de l'offre d'hébergement touristique sur le territoire par commune.....	101	Illustration 73 : Dinard, lotissement de la malouine « les Villas de la mer »	130
Illustration 49 : Les activités commerciales	103	Illustration 74 : Saint-Lunaire, pointe du Décollé, photo et coupe : En associant l'architecture des villas et les silhouettes végétales des arbres des jardins (des pins et des cyprès) au socle rocheux de la pointe, l'urbanisme balnéaire a créé ici un paysage spécifique et reconnu comme tel.....	130
Illustration 50 : Évolution du nombre de locaux commerciaux par commune 2018-2023.....	104	Illustration 75 : Les « arrières » de Dinard : d'importants secteurs commerciaux existants et en projet composent la frange sud de l'agglomération, accompagnant le réseau routier rétro-littoral	130
Illustration 51 : Localisation des grandes et moyennes surfaces commerciales dans le Pays de Saint-Malo en 2022	105	Illustration 76 : Pleurtuit : En contact avec le territoire rural, Pleurtuit développe un important projet urbain associant un centre commercial, des logements collectifs et des extensions pavillonnaires.	131
Illustration 52 : Répartition du chiffre d'affaires par intercommunalité en 2023	105	Illustration 77 : Saint-Briac, nord-est du bourg, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	131
Illustration 53 : Les dix polarités commerciales principales du Pays de Saint-Malo en chiffre d'affaires en 2022	107	Illustration 78 : Saint-Lunaire, Le Nick et la Fourberie photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	131
Illustration 54 : Rétention ou évasion commerciale par Pays en Ille-et-Vilaine en 2022	108	Illustration 79 : Localisation de l'unité de paysage Saint-Malo et le Clos-Poulet	132
Illustration 55 : Emplois salariés privés dans le commerce de détail et surfaces de vente hors hôtel-café-restaurant en 2021 en Ille-et-Vilaine	109	Illustration 80 : La Mettrie au Chanoine, à l'Est de Saint-Malo : Les cultures, principalement légumières, sont ponctuées par une présence bâtie assez régulière, qu'il s'agisse des fermes ou des malouinières. Les arbres sont présents, mais ne constituent pas véritablement une maille bocagère. Un ancien moulin marque l'horizon.....	132
Illustration 56 : Localisation des PC commerce (détail et gros) entre 2013 et 2021	111	Illustration 81 : Bloc-diagramme, rebord donnant sur la baie et les marais : Le bloc montre une structure de campagne non bocagère, et une localisation préférentielle des bourgs à proximité des rebords.	132
Illustration 57 : L'emploi maritime en Bretagne par pays en 2020.....	112	Illustration 82 : Analyse de la structure paysagère : Une exceptionnelle continuité de paysages agro-naturels de la Rance à la Manche, cadrée par les sites côtiers urbains de Saint-Malo et Cancale.....	133
Illustration 58 : Localisation de l'emploi maritime	113	Illustration 83 : Vue sur le clos-Poulet depuis le fort Saint-Père : Une campagne arborée mais sans bocage notable à laquelle les parcelles maraîchères apportent une variété plaisante. Les villages situés en majorité sur les crêtes ont développé des extensions banalisantes. Au centre de l'image, la RD 137 très fréquentée, permet à la fois un point de vue sur la campagne du Clos-Poulet mais crée également une coupure notable dans le paysage.	133
Illustration 59 : Vue aérienne du Port de Saint-Malo	115		
Illustration 60 : Les principaux pôles logistiques en Ille-et-Vilaine en 2022	116		
Illustration 61 : Les principaux entrepôts logistiques dans le Pays de Saint-Malo en 2022 par type d'opérateurs et surfaces.....	118		
Illustration 62 : Densité de mouvements de marchandises sur le Pays de Saint-Malo.	118		
Illustration 63 : Les zones d'activités économiques du Pays de Saint-Malo	121		
Illustration 64 : Surfaces des zones d'activités économiques.....	122		
Illustration 65 : Nombre d'emplois estimés au sein des zones d'activités économiques	122		
Illustration 66 : Localisation des autorisations de permis de construire entre 2013 et 2021.....	123		
Illustration 67 : Les activités liées à la mer dans les communes du littoral du Pays de Saint-Malo	124		
Illustration 68 : Localisation des campings et des espaces réservés aux camping-cars dans les communes littorales du Pays de Saint-Malo	124		
Illustration 69 : Principaux secteurs d'emplois	125		

Illustration 84 : Entrée du hameau du Pont à Saint-Méloir-des-Ondes : La compacité du bâti préserve les terres cultivées, le seuil d'entrée dans le hameau est ici nettement lisible.	133	Illustration 98 : Saint-Suliac : Le bourg initial de Saint-Suliac, pourtant exemplaire de l'implantation en creux des ports de Rance, s'est vu, dans la seconde moitié du XXe siècle, investi par des lotissements sur les crêtes, sans rapport aux types ni aux modes d'implantation existants. Sans cohérence, ces nouvelles opérations font perdre le rapport du bourg avec la ria.	139
Illustration 85 : L'îlot Besnard et le havre du Lupin : Succédant à l'urbanisation malouine, l'anse presque fermée du Lupin, l'îlot Besnard relié au continent par un tombolo, forment un site singulier	134	Illustration 99 : Vue depuis le Mont Gareau vers Saint-Suliac et le Minihic-sur-Rance : Les pignons blancs des lotissements récents de Saint-Suliac et du Minihic-sur-Rance parasitent la vue, et tendent à banaliser le paysage pourtant exceptionnel et unitaire de la ria.	139
Illustration 86 : Les séquences du paysage malouin donnant sur l'estuaire : Les séquences bâties alternent avec les masses de végétation, donnant un paysage rythmé et très lisible.....	134	Illustration 100 : Saint-Suliac, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours.....	140
Illustration 87 : Saint-Malo : le port de commerce : La silhouette des grues et des entrepôts inscrit dans le paysage une des activités du site.	134	Illustration 101 : Localisation de l'unité de paysage La Mer et l'estran du Mont-Saint-Michel .	140
Illustration 88 : Cancale : La structure paysagère est nettement lisible : le port de La Houle au pied de la falaise, le bourg sur le plateau. Entre les deux, une langue de paysage naturel contribue à la lisibilité du site et à la présence des éléments de nature dans la structure urbaine.	134	Illustration 102 : Le port du Vivier-sur-Mer, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours. Le port a été agrandi sur l'estran, indiquant l'évolution des activités de pêche et de production de coquillages. Le projet obéit cependant à un plan d'ensemble structuré, traduisant la volonté d'inscrire dans le paysage un équipement cohérent.	140
Illustration 89 : Localisation de petites villes en campagne	135	Illustration 103 : Localisation de l'unité de paysage des Marais de Dol	141
Illustration 90 : Les quartiers de grands ensembles à Saint-Malo : Les ensembles de logements collectifs de l'après-guerre proposent des formes urbaines en rupture qui, comme l'imposante stature du quartier de la Découverte, marquent le paysage de la ville.	135	Illustration 104 : Identification des 5 paysages des marais	141
Illustration 91 : Saint-Malo, opérations groupées construites entre les années 1960 et 1990 : Les formes urbaines produites dans les dernières décennies du XXe siècle marquent fortement le paysage des coteaux de La Madeleine à La Découverte, à l'est de Saint-Servan. Le lotissement de la rue Pointel (à gauche) s'organise autour d'une ruelle semi-piétonne en impasse.....	135	Illustration 105 : Le marais noir apparaît surtout sous la forme des masses opaques de peupliers, qui traduisent le caractère humide, mais n'offrent pas de réelle accessibilité	141
Illustration 92 : Voies de contournement de Saint-Malo	136	Illustration 106 : Vue du marais blanc depuis le Mont-Dol : Le paysage compose le premier plan d'une des vues les plus connues sur le Mont-Saint-Michel. Les parcelles de cultures laissent le sol clair apparaître en hiver. Les silhouettes particulières des saules recépés forment des lignes insolites. Un lotissement au premier plan semble avoir ignoré la structure spécifique du paysage dans lequel il s'est installé, comme sa position au pied du point de vue.	142
Illustration 93 : Le secteur sud-est, l'urbanisation contenue en rive nord et est : à droite, la ZAC des Sept Pertuis marque fortement le paysage de l'entrée de ville.	136	Illustration 107 : Répartition du bâti de La Fresnais : Les parcelles bâties s'étalent le long des routes sur un territoire très vaste, donnant à une grande partie des marais un caractère urbanisé.....	142
Illustration 94 : Rochebonne, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	137	Illustration 108 : La Fresnais : Une route ponctuée par les implantations perpendiculaires des longères, groupant deux à trois maisons orientées vers le soleil.	142
Illustration 95 : Carte de l'unité paysagère de la Vallée de la Rance maritime	138	Illustration 109 : La Fresnais : Pavillons modernes implantés le long d'une route, donnant sur la poche de culture désormais inscrite dans l'enveloppe urbaine.	143
Illustration 96 : Bloc diagramme vu du nord vers le pont Saint-Hubert : Les coteaux cultivés de la ria sont ponctués de bourgs et de villages aux modes d'implantation différents. Le bassin est très découpé et les renforcements et les pointes rocheuses surmontées de boisements créent des effets de perspectives caractéristiques de l'estuaire, permettant une bonne lecture de sa structure paysagère.	138	Illustration 110 : Depuis le point de vue du Mont-Dol : À droite, la position des fermes et des longères accompagne la voie et les accès aux parcelles de cultures, formant une structure paysagère cohérente et lisible. Les matières et les couleurs de la pierre et de l'ardoise s'inscrivent dans le contexte du paysage cultivé.	143
Illustration 97 : La Richardais : Implantation originelle de la Richardais dans un creux, déterminante pour l'installation de cales. Le vieux bourg constitue un motif de paysage cohérent avec la ria.	139	Illustration 111 : À gauche, les lots individuels et les implantations coupent toute relation entre la voie et les cultures, les façades blanches contrastent brutalement avec les toits noirs	

et attirent l'œil. La structure spécifique du paysage est effacée par une organisation et une architecture sans caractère, ordinaire.....	143	Illustration 128 : Bloc diagramme sur la partie est de l'unité : Le massif constitue une unité élevée entre deux bassins. Les forêts, bois, haies bocagères et gaines boisées des ruisseaux en font une unité très fortement arborée.....	150
Illustration 112 : Coupe type d'un village de la digue : Les extensions pavillonnaires récentes renforcent l'effet coupure de l'urbanisation linéaire entre la digue et le marais.	143	Illustration 129 : Bazouges-la-Pérouse est installée sur le coteau. Bonnemain située sur un replat est perceptible grâce à l'émergence du clocher.	151
Illustration 113 : Une ferme des polders : Le paysage de vastes parcelles, principalement cultivées, est ponctué par les fermes isolées et les lignes de peupliers. La silhouette du Mont-Saint-Michel se détache de ce socle horizontal.....	144	Illustration 130 : Poche de bâti révélatrice du problème d'étalement urbain à Saint-Pierre-de-Plesguen : Le mode d'implantation, l'absence d'intégration des pavillons, les couleurs des pignons... créent une confrontation brutale avec l'espace ouvert agricole, et tend à banaliser le paysage.....	151
Illustration 114 : Le Mont-Dol : La face ensoleillée du Mont-Dol forme un paysage spectaculaire, un objet « insulaire » porté par la surface des marais cultivés. On y distingue nettement le village, dominé par la masse de granit, et la silhouette des moulins sur la crête.	144	Illustration 131 : Saint-Pierre-de-Plesguen, photos aériennes de 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	152
Illustration 115 : La Fresnais, photos aériennes de 1950 (bâti souligné en orange) et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	144	Illustration 132 : Localisation de l'unité de paysage du Bassin de Combourg.....	152
Illustration 116 : Hirel, photos aériennes de 1950 (bâti souligné en orange) et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	145	Illustration 133 : Bloc diagramme orienté sur Combourg et la partie ouest du Bassin : Le bloc permet de comprendre le phénomène de covisibilité entre les coteaux nord et sud. On constate également la présence de bois sur les sommets, favorisant les vues vers le Bassin....	153
Illustration 117 : Localisation de l'unité de paysage du Massif de Saint-Broladre	145	Illustration 134 : Vue sur le paysage depuis le Château de Combourg : Le bassin apparaît depuis les fenêtres et les chemins de ronde comme un territoire très boisé. Les parcelles ouvertes se distinguent à peine.....	153
Illustration 118 : Depuis le sommet du Mont-Dol : Le massif apparaît comme un motif très identifiable, dialoguant avec la baie, les marais de Dol et le Mont-Saint-Michel.....	145	Illustration 135 : Localisation de l'unité de paysage du Canal d'Ille-et-Rance.....	154
Illustration 119 : Bloc-diagramme : La forme du relief occasionne une structure paysagère lisible, une répartition différenciée des éléments entre le sommet et les rebords. Sur les rebords se concentrent également les enjeux de relation avec la baie : points de vue, horizons identifiables	146	Illustration 136 : Carte des principales agglomérations le long du canal d'Ille-et-Rance : La concentration des bourgs est importante sur les rives et autour du canal, ainsi qu'à proximité de la RD137, notamment au nord. Le canal est ainsi ponctué par des poches bâties qui participent à son paysage propre.....	154
Illustration 120 : Roz-sur-Couesnon, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	146	Illustration 137 : Tinténiac : Le bourg représente une étape urbaine notable du canal. Le bourg typique est constitué par des placettes et des auberges, un bâti caractéristique, et un clocher identifiable depuis le canal.	155
Illustration 121 : Carte de localisation de l'unité du Bassin de Pleine-Fougères	147	Illustration 138 : Saint-Domineuc : Attention à considérer le canal comme une véritable entrée de bourg, et à éviter une banalisation du paysage par une architecture inadaptée, sans relation au paysage.	155
Illustration 122 : Bloc-diagramme : Le site est principalement défini par les unités voisines, notamment les massifs granitiques, dont les rebords offrent des points d'observation.	147	Illustration 139 : Localisation de l'unité de paysage des Vallons de Saint-Thual.....	156
Illustration 123 : Au sud de Dol : Depuis une position légèrement éminente, le point de vue permet de distinguer les motifs de la cathédrale de Dol et du Mont-Dol, puis la baie, la côte cancalaise, la Manche... unis ici dans un même panorama	147	Illustration 140 : Bloc diagramme de l'unité : Les vallons s'alternent sur le coteau et bordent le canal d'Ille-et-Rance	156
Illustration 124 : Plerguer, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours.....	148	Illustration 141 : Carte des structures paysagères de l'unité (délimitées par les pointillés) : On distingue le coteau sud, la succession de crêtes et de vallons encaissés, et la plaine au nord. .	157
Illustration 125 : Dol-de-Bretagne, photos aériennes 1950 et 2012 - Géo-Bretagne, de 1950 à nos jours	149	Illustration 142 : Ouverture visuelle au nord-est de Trénois : Le regard porte jusqu'aux pignons blancs des maisons de Pleugueneuc, au nord du canal, qui traduisent un phénomène de mitage.....	157
Illustration 126 : Époques d'urbanisation de Dol-de-Bretagne	149		
Illustration 127 : Localisation de l'unité de paysage du Massif de Saint-Pierre-de-Plesguen.....	150		

Illustration 143 : Pignons blancs dans un hameau à l'ouest de Saint-Thual	158
Illustration 144 : Localisation de l'unité de paysage des collines de Bécherel	158
Illustration 145 : Carte de localisation de l'unité de paysage « Vallée du Couesnon de Saint-Marc à Pontorson »	159
Illustration 146 : Carte de la végétation	160
Illustration 147 : Cartographie des principales morphologies de Saint-Malo.....	164
Illustration 148 : Cadastre napoléonien (fin XIXe siècle)	165
Illustration 149 : Photographie aérienne et plan de l'Intramuros : Tracé rectiligne des rues et unité architecturale des édifices caractéristiques de la cité du XVIIIe siècle.....	165
Illustration 150 : Centre-bourg : Dol-de-Bretagne.....	166
Illustration 151 : Paramé à Saint-Malo (cf. plan Saint-Malo : cadre 2) : Extension urbaine de la deuxième moitié du XIXe siècle en bord de mer	168
Illustration 152 : Modèle d'îlots urbains de la fin du XIXe-début du XXe siècle à Saint-Malo (cf. Plan Saint-Malo : cadre 3).....	168
Illustration 153 : Centre de Dinard : Modèle d'extension urbaine du XIX ^e siècle	169
Illustration 154 : Zones d'activités des Rolandières au Sud de la RD 176 à Dol-de-Bretagne.....	170
Illustration 155 : Cadastre napoléonien de La Bousac (1834), photographies aériennes et cadastres actuels	172
Illustration 156 : Cadastre napoléonien de Saint-Guinoux, photographies aériennes et cadastres actuels	173
Illustration 157 : Hameau de Plainfossé à Roz-Landrieux.....	176
Illustration 158 : Cadastre napoléonien de 1812.....	176
Illustration 159 : Hameau de Milbert à Cuguen.....	176
Illustration 160 : Cadastre napoléonien de 1826.....	176
Illustration 161 : Exemple de développement linéaire dans la commune de La Fresnais	178
Illustration 162 : Exemple de développement en « toile d'araignée » au niveau du bourg de Saint-Pierre de Plesguen.....	179
Illustration 163 : Exemple de développement pavillonnaire par zonage (ou aplat) dans la commune de Pleurtuit.....	180
Illustration 164 : Occupation du Sol du territoire du pays de Saint-Malo	181
Illustration 165 : Occupation du Sol du territoire : Espaces urbanisés ou ENAF.....	182
Illustration 166 : Consommation par commune d'espaces naturels agricoles ou forestiers entre 2011 et 2021	184

Illustration 167 : Consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers entre 2011 et 2021 : localisation.....	184
Illustration 168 : Schéma illustratif de la définition des espaces urbanisés en 2011 pour analyser le renouvellement et la densification passés du territoire.....	187
Illustration 169 : Exemple d'aménagement analysé pour l'analyse des densités urbaines : « Le Hameau des Frênes » à La Fresnais.	189
Illustration 170 : Les espaces urbanisés en 2021.....	190
Illustration 171 : Exemple de carte d'étude de potentiel théorique de densification ou d'optimisation pour la zone d'activité de l'Orme à Pleurtuit	195
Illustration 172 : Espaces anthropisés du littoral.....	199

Table des figures

Figure 1 : Densité des territoires de SCoT bretons en 2020	7
Figure 2 : Représentation démographique et superficie des intercommunalités des Communautés du pays de Saint-Malo en 2020	8
Figure 3 : Évolution de la population du Pays de Saint-Malo depuis 1968	9
Figure 4 : Comparaison de l'évolution des taux de croissance du pays de Saint-Malo, des départements et de la région depuis 1990.....	9
Figure 5 : Taux de croissance annuel moyen des territoires de SCoT bretons entre 2014 et 2020.....	9
Figure 6 : Évolution du taux de croissance annuel moyen lié au solde migratoire par intercommunalité depuis 1990.	12
Figure 7 : Évolution de la répartition par âge de la population entre 1999 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo	13
Figure 8 : Indice de jeunesse en 2019 des SCoT bretons	13
Figure 9 : Évolution de la population par âge entre 2013 et 2019 au sein des intercommunalités du Pays de Saint-Malo	14
Figure 10 : Évolution de la taille des ménages depuis 1968	15
Figure 11 : Évolution de la répartition des ménages selon leur composition familiale entre 1999 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo	16
Figure 12 : Évolution de la composition des ménages dans le Pays de Saint-Malo entre 1999 et 2013.....	16

Figure 13 : Répartition des ménages en 2019 selon leur composition familiale par intercommunalité.....	16	Figure 33 : Pays de Saint-Malo : nombre de PTZ octroyés à des ménages pour acquérir un logement ancien	37
Figure 14 : Évolution de la composition des ménages entre 2013 et 2019 par intercommunalité.....	17	Figure 34 : Pays de Saint-Malo : répartition du volume de logements par DPE	38
Figure 15 : Évolution de la répartition de la population de 15 ans et + selon la catégorie socioprofessionnelle entre 2008 et 2019 dans le Pays de Saint-Malo	17	Figure 35 : Pays de Saint-Malo : ventilation par étiquette DPE et par intercommunalité	38
Figure 16 : Répartition de la population de 15 ans et + en 2019 selon sa catégorie socioprofessionnelle par intercommunalité.....	18	Figure 36 : Pays de Saint-Malo : logements locatifs sociaux ventilés par DPE.....	39
Figure 17 : Évolution de la population âgée de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle et par intercommunalité entre 2013 et 2019	18	Figure 37 : Pays de Saint-Malo : nombre de ménages en précarité énergétique par DPE des RP 39	
Figure 18 : Pays de Saint-Malo : évolution comparée nombre d’habitants et nombre de logements – base 100 en 1968.....	25	Figure 38 : Répartition des ménages en situation de précarité énergétique par statut d’occupation des résidences principales	40
Figure 19 : Pays de Saint-Malo : volume de logements commencés entre 2010 et 2023	26	Figure 39 : Pays de Saint-Malo : ratio « nombre de ménages demandeurs au 31/12 pour une attribution au cours de l’année » (1res demandes et mutations)	41
Figure 20 : Pays de Saint-Malo : ventilation « individuel/collectif » parmi les logements commencés	27	Figure 40 : Nombre de mutations de maisons existantes dans le Pays de Saint-Malo.....	41
Figure 21 : Volume de logements commencés selon les intercommunalités entre 2010 et 2023.....	27	Figure 41 : Marché de la revente de maisons : évolution du prix unitaire moyen en € (courants)	42
Figure 22 : Nombre annuel moyen de logements commencés comparé aux objectifs annuels du SCoT entre 2017 et 2023 par intercommunalités.....	27	Figure 42 : Nombre de mutations d’appartements existants dans le Pays de Saint-Malo	42
Figure 23 : Ventilation du parc de logements par catégories et par intercommunalité en 2019.	28	Figure 43 : Marché de la revente d’appartements : évolution du prix moyen en €/m ² (courants)	43
Figure 24 : Pays de Saint-Malo : évolution des catégories de logements de 2008 à 2019	29	Figure 44 : Nombre de mutation de terrains à bâtir pour MI – Pays de Saint-Malo	43
Figure 25 : Répartition en % des détenteurs de résidences secondaires par âge du référent fiscal.....	31	Figure 45 : Marché des terrains à bâtir pour MI : évolution du prix moyen en €/m ² (courants)..	44
Figure 26 : Ventilation du parc de logements par types et par intercommunalité en 2019	33	Figure 46 : Marché des terrains à bâtir pour MI : évolution des surfaces moyennes en m ²	44
Figure 27 : Parc de résidences principales par intercommunalité, ventilé par nombre de pièce(s)	34	Figure 47 : Pays de Saint-Malo : parc locatif privé – maisons loyers médian 2022 et surface moyenne des logements en m ²	45
Figure 28 : Statuts d’occupation des ménages par EPCI en 2019	34	Figure 48 : Pays de Saint-Malo : parc locatif privé – appartements - loyers médian 2022 et surface moyenne des logements en m ²	45
Figure 29 : Nombre total de logements locatifs sociaux familiaux mis en service par intercommunalité et par période de 5 ans : 2012-2016 et 2017-2021.....	35	Figure 49 : Offre : annonces disponibles – logements entiers durant les mois d’août 2019 et 2022.....	45
Figure 30 : Poids (en %) des mises en service de logements locatifs sociaux ordinaires au sein des livraisons de logements neufs entre 2017 et 2021	35	Figure 50 : Offre : annonces disponibles – logements entiers durant les mois d’août 2019 et 2022 – ventilation en % par intercommunalité	46
Figure 31 : Polarités du SCoT : % des locatifs sociaux au sein des livraisons (estimations) de logements neufs 2017-2021	36	Figure 51 : Évolution du nombre d’enfants scolarisés de 2 à 17 ans	56
Figure 32 : Pays de Saint-Malo : nombre de PTZ octroyés à des ménages pour acquérir un logement neuf	37	Figure 52 : Nombre d’étudiants post-bac inscrits dans les établissements du pays de Saint-Malo	57
		Figure 53 : Évolution des trafics routiers	62
		Figure 54 : Trafic moyen journalier mensuel TV par sens.....	63
		Figure 55 : Figure 1 : Évolution des lignes interurbaines Breizhgo en nombre de voyages	66
		Figure 56 : Mobilité des habitants du Pays de Saint-Malo	78

Figure 57 : Parts modales des habitants des intercommunalités du Pays de Saint-Malo.....	79	Figure 81 : Emplois dans les principaux domaines maritimes du Pays de Saint-Malo.....	112
Figure 58 : Motorisation des ménages des intercommunalités du Pays de Saint-Malo.....	79	Figure 82 : Activité des principaux ports bretons (en millions de tonne)	117
Figure 59 : Nombre de véhicules des ménages des habitants du Pays de Saint-Malo	79	Figure 83 : Effectifs salariés dans le domaine des transports et de l'entreposage	117
Figure 60 : Répartition des déplacements par motif selon le lieu de résidence.....	80	Figure 84 : Répartition de l'emploi et des établissements par secteur en 2022.....	119
Figure 61 : Mobilité quotidienne par jour par habitant.....	80	Figure 85 : Répartition des surfaces des ZAE du Pays selon la dominante d'activité des ZAE (en ha)	121
Figure 62 : Part des déplacements selon les CSP des habitants du Pays de Saint-Malo.....	80	Figure 86 : Occupation du Sol du territoire du pays de Saint-Malo par 5 grands types	182
Figure 63 : Part des déplacements réalisés au sein du Pays de Saint-Malo.....	81	Figure 87 : Consommation d'espaces naturels agricoles ou forestiers en hectares entre 2011 et 2021, par fonction et par intercommunalité.....	183
Figure 64 : Nombre d'emplois totaux sur le Pays de Saint-Malo.....	87	Figure 88 : Répartition des logements créés dans et en dehors des espaces urbanisés	188
Figure 65 : Gain d'emplois totaux pour 10 000 habitants	88	Figure 89 : Principe de détection des unités foncières bâties et non bâties densifiables	191
Figure 66 : Évolution de l'indice de concentration d'emploi pour les 20 premières communes ayant le taux le plus fort.....	90		
Figure 67 : Emplois totaux et population en 2019 dans le pôle majeur et dans les autres communes	91		
Figure 68 : Gains d'emplois totaux par intercommunalité	91		
Figure 69 : Évolution des effectifs salariés privés des intercommunalités, de 2006 à 2021, hors agriculture	92		
Figure 70 : Répartition des emplois du territoire selon les 5 secteurs d'activités	93		
Figure 71 : Créations/pertes d'emploi selon les secteurs d'activités sur deux périodes récentes.....	96		
Figure 72 : Effectifs salariés dans les domaines de l'hébergement et la restauration.....	100		
Figure 73 : Nombre d'établissements par activité principale exercée dans le domaine productif fin 2022	102		
Figure 74 : Évolution du chiffre d'affaires 2018-2022	106		
Figure 75 : Évolution du chiffre d'affaires par intercommunalité 2018-2022	106		
Figure 76 : Évolution 2010-2021 des emplois salariés privés dans le secteur du commerce de détail.....	108		
Figure 77 : Évolution de l'emploi salarié privé dans le commerce de détail hors HCR par intercommunalité (base 100 en 2010)	109		
Figure 78 : Commerce de détail : gains des emplois salariés privés Pays de Saint-Malo (Hors CHR).....	110		
Figure 79 : Répartition des surfaces autorisées CDAC/CNAC 2009-2022 selon l'armature territoriale du SCoT de 2017.....	110		
Figure 80 : Répartition des surfaces autorisées CDAC/CNAC 2009-2022 selon la nature du commerce.....	111		

Table des tableaux

Tableau 1 : Population et densité en 2020 par intercommunalité.....	7
Tableau 2 : Évolution de la population par intercommunalité 2014 -2020 et 1999-2020.....	10
Tableau 3 : Variation de la population liée aux soldes naturels et migratoires / croissance annuelle 2014-2020.....	11
Tableau 4 : Caractéristiques des ménages fiscaux par intercommunalité.....	19
Tableau 5 : Nombre et part de ménages en situation de précarité logement par intercommunalité.....	20
Tableau 6 : Nombre et part de ménages en situation de précarité mobilité par intercommunalité.....	21
Tableau 7 : Nombre de logements	25
Tableau 8 : Pays de Saint-Malo : bilan en % des résidences principales et des résidences secondaires créées par an (période 2013-2019)	28
Tableau 9 : Pays de Saint-Malo – logements par catégories	28
Tableau 10 : Nombre de ménages détenteurs de résidences secondaires	30
Tableau 11 : Part des détenteurs de résidences secondaires en 2019.....	31
Tableau 12 : Nombre de logements privés vacants depuis 2 ans ou plus / Nombre.....	31

Tableau 13 : Part de logements privés vacants depuis 2 ans ou plus rapportée au nombre total de logements du parc privé.....	31	Tableau 38 : Tableau 1 : Nombre d’aires de covoiturage existantes en 2023	72
Tableau 14 : Liste des communes ayant voté la majoration de la taxe d’habitation sur les résidences secondaires.....	32	Tableau 39 : Tableau 1 : Nombre d’aires de covoiturage projetées	72
Tableau 15 : Pays de Saint-Malo - Nombre de logements par type – Pays de Saint-Malo	33	Tableau 40 : Lieu de travail des actifs en 2020) - Évolution 2013-2020.....	82
Tableau 16 : Pays de Saint-Malo – Tailles des résidences principales	33	Tableau 41 : Principales caractéristiques de la zone d’emploi de Saint-Malo fin 2021 et comparaison régionale	87
Tableau 17 : Pays de Saint-Malo – Résidences principales par statut d’occupation	34	Tableau 42 : Lieu de travail des actifs en 2020 - Évolution 2013-2020.....	93
Tableau 18 : Logements HLM vendus à l’occupant	37	Tableau 43 : Répartition des emplois selon le statut d’emploi en 2020 et 2014.....	95
Tableau 19 : Nombre de biens énergivores F et G ; pourcentage des logements de l’intercommunalité	38	Tableau 44 : Répartition des emplois selon le secteur d’activité en 2020.....	95
Tableau 20 : Pays de Saint-Malo : part des ménages en situation de précarité	40	Tableau 45 : Postes salariés des établissements actifs employeurs selon les sphères de l’économie fin 2021	96
Tableau 21 : Nombre de demandes en attente (au 31/12) pour une attribution au cours de l’année par intercommunalité.....	41	Tableau 46 : Les cinquante plus grands employeurs au 31/12/2021	97
Tableau 22 : Objectifs de réalisation du Schéma Départemental d’Accueil et d’Habitat des Gens du Voyage 2020-2025	47	Tableau 47 : Les cinquante plus grands employeurs au 31/12/2021 (suite)	99
Tableau 23 : Communes concernées par l’application de la loi SRU en 2023 et taux de logements locatifs sociaux faisant référence en 2023.....	47	Tableau 48 : Fréquentation des principaux sites et équipements touristiques en 2021	100
Tableau 24 : Programmation générale du PLH 2023-2028 de Saint Malo Agglomération	47	Tableau 49 : L’offre en hébergements touristiques marchands en 2021 par intercommunalités	101
Tableau 25 : Programmation générale du PLH de la CC Côte d’Émeraude.....	47	Tableau 50 : Nombre d’emplois salariés privés par activité principale exercée dans le domaine productif fin 2022	102
Tableau 26 : Niveau de centralité de l’étude ANCT	51	Tableau 51 : Principaux établissements maritimes	112
Tableau 27 : Établissements pour personnes âgées – 2022	53	Tableau 52 : Surfaces et nombre d’emplois estimés dans les ZAE du Pays de Saint-Malo.....	120
Tableau 28 : Places en établissements pour personnes âgées – 2022	53	Tableau 53 : Consommation d’ENAF estimée entre août 2021 et août 2024	185
Tableau 29 : Nombre de crèches en 2021	55	Tableau 54 : Artificialisation des sols en surface moyenne par an (en ha/an) à l’échelle du pays de Saint-Malo	186
Tableau 30 : Taux de couverture théorique d’accueil des jeunes enfants pour 100 enfants	55	Tableau 55 : Densités communales moyennes prescrites par le SCoT de 2017	189
Tableau 31 : Nombre d’établissements d’enseignement primaire à la rentrée 2023	56	Tableau 56 : Analyse des densités urbaines de 78 opérations d’aménagement récentes : regroupement par niveau de densité prescrite.....	189
Tableau 32 : Effectifs d’enseignement primaire à la rentrée 2023.....	56	Tableau 57 : Estimation de la surface (en hectares) des unités foncières pouvant constituer des gisements fonciers densifiables ou mutables - Traitements Audiar	193
Tableau 33 : Nombre d’établissements et effectifs des collèges à la rentrée 2023	57	Tableau 58 : Potentiels théoriques de densification et d’optimisation des zones d’activités économiques par EPCI, en hectares	196
Tableau 34 : Nombre d’établissements et effectifs des lycées généraux, techniques et professionnels (hors Ministère de l’Agriculture) à la rentrée 2023	57		
Tableau 35 : Évolution des parcours sur le réseau routier départemental	62		
Tableau 36 : Nombre de voyageurs TER - Principales Origines - destinations réalisées en TER entre 2014 et 2019	69		
Tableau 37 : Nombre de voyages TER au départ à destination des gares du Pays de Saint-Malo entre 2019 et 2022	69		



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-012



PETR des Communautés du pays de Saint-Malo

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