

# I RAPPORT DE PRESENTATION

## 0 Résumé non technique



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

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

I - Rapport de Présentation

I - Depillet de Perzentézon

0. Résumé non technique

# SOMMAIRE

Résumé du diagnostic territorial.....	4
1) Diagnostic territorial .....	4
2) Activités économiques .....	6
3) Habitat .....	7
4) Mobilité :.....	8
5) Les équipements et services : .....	9
6) La Formation .....	10
7) Analyse croisée des armatures et des dynamiques en place :.....	10
Résumé de l’Etat Initial de l’Environnement.....	12
1) Cadre physique .....	12
2) Patrimoine naturel .....	13
3) Les ressources naturelles .....	15
Résumé des orientations du PADD et du DOO .....	20
1) Résumé du PADD : .....	20
2) Résumé du DOO : .....	21
Résumé de l’évaluation environnementale .....	24
1) L’articulation du SCoT avec les autres documents, plans et programmes .....	26
2) L’explication des choix retenus.....	28
3) Les incidences du SCoT sur l’environnement et les mesures d’évitement, réduction ou compensation mises en œuvre .....	31
4) Le suivi des effets du SCoT dans le temps.....	34

Rappelons que le Code de l'urbanisme prévoit, dans son article R.141-2, qu'au titre de l'évaluation environnementale, le rapport de présentation du SCoT :

« 6° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

## Résumé du diagnostic territorial

### 1) Diagnostic territorial

#### Démographie

Le Pays de Saint-Malo se distingue par une diversité territoriale profondément marquée mais également par des dynamiques démographiques qui remettent en question la structuration historique du territoire.

A l'image de la région bretonne, le Pays de Saint-Malo est un territoire attractif. Tout comme les Pays de Vallons de Vilaine, de Brocéliande ou de Vitré, il est notamment porté par l'attractivité de la métropole rennaise. De même que pour les Pays d'Auray et de Vannes, le cadre littoral est également un facteur d'attractivité.

Toutefois, les villes de Saint-Malo et Dinard connaissent une dynamique démographique négative avec une forte perte de population due, entre autres, à un vieillissement de la population, un développement des résidences secondaires et un phénomène de desserrement sur le reste du Pays.

Alors que 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 se trouvent particulièrement au centre et au sud du pays, notamment en lien avec les deux principaux axes routiers du territoire, la RD137 reliant Saint-Malo et Rennes mais aussi la RN176 reliant Dinan à Pontorson.

Avec une croissance naturelle de la population qui se ralentit, c'est le flux migratoire qui porte le développement démographique. Il concerne principalement des retraités dans la zone littorale et des jeunes actifs dans le sud du Pays.

A l'échelle du Pays de Saint-Malo, les tendances démographiques vont vers :

- Une croissance importante sur l'axe Rennes-Saint-Malo qui s'appuie sur des soldes migratoires et naturels positifs ;
- Une croissance plus ralentie sur le reste du territoire qui s'appuie sur un solde migratoire positif qui compense globalement un solde naturel faible ;
- Un vieillissement de la population qui s'accélère avec 30% 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 (22%). Ce 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 croissance démographique légèrement négative, conséquence d'une perte importante de population des villes de Saint-Malo et Dinard. Le dynamisme démographique correspond uniquement à un accueil de nouveaux habitants, car le solde naturel est négatif sur la majorité des communes littorales. La forte croissance démographique du « retro-littoral » de la Côte d'Emeraude, particulièrement visible sur les bourgs de Pleurtuit et Beaussais-sur-mer, permet néanmoins d'assurer un solde naturel positif à l'ouest

de la Rance. Le secteur nord-ouest connaît un vieillissement général de la population avec des retraités dont la représentation a fortement augmenté durant les 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 (cadrage environnemental, LGV Paris-Rennes, augmentation du coût des transports...), 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 parmi les plus fortes croissances démographiques du Pays. Cette évolution correspond à la fois à un solde naturel positif et à un accueil important de nouveaux ménages. Les deux classes d'âges ayant le plus augmenté sont les 0-14 ans et les 30-45 ans. Il s'agit donc d'un secteur ayant connu un rajeunissement global de sa population. Cette croissance démographique s'explique majoritairement 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 homogènes (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, elle possède une croissance démographique faible, uniquement due à un solde migratoire positif. 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 dynamique littorale, attractivité rennaise et ses dynamiques propres (polarités de Dol-de-Bretagne et de Combourg). Le territoire connaît une croissance démographique modérée avec des soldes migratoires élevés et des soldes naturels contrastés. 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 des jeunes actifs.

Principaux enjeux :

- Conforter les polarités du Pays et notamment la ville de Saint-Malo
- Affirmer un positionnement vis-à-vis de l'agglomération rennaise
- Définir un accueil démographique et une répartition de la population répondant à une équité et une cohérence territoriale
- Anticiper le vieillissement de la population à travers un aménagement et une offre en logements adaptés
- Favoriser la mixité et la diversité sociale et générationnelle en tout secteur du territoire

## 2) Activités économiques

La structuration économique du territoire est relativement identique à l'armature urbaine 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.

Avec un indice de concentration de l'emploi qui s'est maintenu sur les dix dernières années, correspondant à 0,93 emploi pour 1 actif, le Pays de Saint-Malo conserve un équilibre économique, malgré la proximité rennaise et son influence grandissante

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.

- **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** : Egalement 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 :

- Assurer une bonne cohésion entre accueil démographique et développement économique
- Calibrer le besoin en foncier économique
- Eviter la multiplication des parcs d'activités économiques par une recherche de mutualisation géographique
- Affirmer sur le Pays de Saint-Malo une stratégie territoriale claire des zones d'activités (parcs stratégiques, parcs de proximité...)
- Renforcer la mixité fonctionnelle des pôles comme espaces résidentiels et productifs

### 3) Habitat

Le Pays de Saint-Malo est un territoire très attractif qui connaît des dynamiques constructives accentuées par la production de résidences secondaires.

Le parc immobilier est très homogène et caractéristique des modes d'habiter bretons avec une prédominance de la maison individuelle de grande taille et du statut de propriétaire associé.

Il y a relativement peu de logements locatifs sociaux sauf sur le pôle de Saint-Malo.

Après des rythmes de production extrêmement forts au milieu des années 2000, la production est désormais moins soutenue avec même une diminution progressive depuis 2010. Les dynamiques récentes montrent une forte progression de la part des logements collectifs parmi la production, notamment sur le littoral.

En outre, les évolutions sociales et démographiques détaillées dans les parties précédentes montrent bien des dynamiques en rupture avec l'armature urbaine en place.

Les résidences secondaires se concentrent sur les secteurs attractifs du littoral qui correspondent majoritairement aux principaux pôles urbains et à contrario les résidences secondaires du reste du territoire et en particulier de l'axe Rennes/Saint-Malo sont réoccupées en résidences principales.

A l'échelle du Pays, quatre grands secteurs possèdent des particularités propres :

- **secteur Nord-Ouest** : Il s'agit du secteur le plus urbanisé sur lequel une ségrégation économique est engendrée par des prix du foncier et des logements très élevés. Les résidences secondaires se concentrent sur ce secteur attractif du littoral accentuant la concurrence avec les résidences principales. Il y a donc une surproduction de logement comparativement à l'accueil démographique. La tension immobilière se fait notamment ressentir à travers un taux de vacance extrêmement faible.

- **L'axe Rennes/Saint-Malo** : Il se caractérise par une dynamique de résidences principales particulièrement forte. La production associée à ce secteur est essentiellement orientée vers de la maison individuelle avec un statut de propriétaire. En matière de prix du foncier, au sein de ce secteur, le nord et le sud possèdent des prix élevés associés à la proximité de Saint-Malo et Rennes qui se traduisent par une légère tension immobilière.

- **Secteur central** : Secteur aux dynamiques constructives modérées, par rapport à l'ouest du Pays, il ne connaît pas de tension immobilière importante et se caractérise par une forte distinction entre les pôles urbains, qui possèdent un parc immobilier plus diversifié, et le reste du territoire.

- **secteur Est** : Il s'agit du secteur le moins urbanisé et qui connaît les dynamiques constructives les plus faibles. Il ne subit pas de tension immobilière, ce qui implique que les prix immobiliers sont faibles comparativement au reste du territoire. Il connaît également une vacance immobilière légèrement élevée sans être significativement problématique mais qui peut être la résultante de logements moins adaptés (petits logements notamment) voire insalubres (résultant de ménages aux revenus plus modestes). Les conséquences du faible coût immobilier sont également une augmentation de la part des résidences secondaires, même en secteur non littoral.

Principaux enjeux :

- Favoriser le renouvellement de la population et la mixité sociale et générationnelle à travers une production de logements adaptés
- Poursuivre la diversification du parc immobilier
- Assurer une répartition de la production de logements en cohérence avec l'armature territoriale du Pays
- Réduire la consommation foncière en diversifiant la typologie de logements
- Permettre l'accès à des logements à coûts abordables dans les secteurs connaissant une pression immobilière importante

## 4) Mobilité :

Comme cela a été évoqué dans les parties précédentes, les principales évolutions démographiques et économiques ne concernent pas les mêmes secteurs et accentuent les déplacements domicile travail mais aussi les autres déplacements puisque les principaux pôles économiques correspondent également aux principaux pôles d'équipements et de service. Au regard des tendances projetées, une poursuite des déplacements domicile-travail est à anticiper.

En outre, le maintien du modèle de la maison individuelle couplé à un développement de l'étalement urbain engendre des distances plus élevées entre les nouvelles constructions et les centres-bourgs, intensifiant davantage la dépendance à la voiture particulière.

A l'échelle du grand territoire, deux pôles concentrent majoritairement les flux, il s'agit de Saint-Malo et Rennes. Paradoxe du territoire, l'axe Rennes/Saint-Malo de la RD137, qui constitue l'axe structurant du Pays en matière de déplacements, ne traverse pas les principaux pôles du territoire et constitue donc le secteur sur lequel les habitants utilisent le plus la voiture pour se rendre sur les polarités voisines : Saint-Malo et Rennes mais aussi Dol-de-Bretagne et Combourg.

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 Combourg 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. Ce n'est toutefois pas le cas pour les déplacements scolaires qui sont effectués au sein du territoire.

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.

Principaux enjeux :

- Assurer l'accessibilité à l'emploi, aux équipements et aux services pour tous
- Développer l'intermodalité et optimiser le développement urbain à proximité des secteurs d'intermodalité
- Avoir un développement urbain limitant les déplacements en voiture individuelle

## 5) Les équipements et services :

A l'image de l'armature urbaine et démographique en place l'offre en équipements est très largement concentrée au nord-ouest du territoire.

Toutefois, l'offre en équipements est à regarder à l'aune des dynamiques démographiques en place et des phénomènes associés :

- **le vieillissement de la population** : Le nord-ouest du territoire possède une forte part de retraités et un indice de jeunesse très faible. Les dernières tendances montrent la poursuite du phénomène, déjà ancré depuis longtemps. Le fait que cela soit une tendance ancienne s'accompagne d'un bon niveau d'équipements ad hoc qui ne révèle pas de manque particulier sur ce secteur.

Le secteur est, qui est également touché par un vieillissement important de sa population pourrait connaître un manque en équipements et en professionnels de la santé. Le faible niveau en équipements est d'ailleurs déjà visible et l'éloignement aux principaux équipements de santé aussi. La forte progression des résidences secondaires sur le secteur laisse également présager une forte augmentation de la part des retraités dans les prochaines années.

Les autres secteurs du territoire moins concernés par le vieillissement de la population connaissent un niveau d'équipement adapté pour la situation actuelle. Toutefois, ces secteurs vont connaître une forte augmentation du nombre de retraités qui va débiter d'ici une quinzaine d'années et qu'il s'agira d'anticiper dès 2030.

- **l'accueil de jeunes ménages** : L'accueil des jeunes ménages s'effectue sur le secteur sud du territoire et le nombre d'enfants et de jeunes ménages diminue fortement au nord-ouest du territoire. A l'inverse les équipements scolaires et d'accueil de la petite enfance sont concentrés sur le nord-ouest du territoire.

La dynamique d'accueil de jeunes ménages au sud, bien que ralentie, devrait se poursuivre et augmenter le nombre d'enfants de toutes tranches d'âge. Le nord-ouest du territoire va se retrouver en situation de suréquipement quand le sud arrivera à saturation. Si pour les équipements de type accueil de la petite enfance, le nombre d'assistantes maternelles vient combler un manque certain en la matière, la situation sera moins évidente pour les équipements scolaires de type collèges et lycées.

- **l'évolution globale du nombre d'habitants** : En matière d'équipements non associés à une tranche d'âge et notamment les équipements culturels et sportifs, le niveau d'équipements est également concentré au nord-ouest du territoire.

En revanche, c'est le sud du territoire et plus particulièrement la communauté de communes de la Bretagne Romantique, qui capte désormais la majorité des habitants. En dehors de Combourg et à un moindre niveau de Tinténiac, le niveau en équipements est relativement faible au regard de l'essor démographique et des attentes qui vont en découler. Ce faible niveau d'équipement est en outre à relier à l'influence de la polarité rennaise et du niveau d'équipements structurants associés. Le développement des équipements sur le secteur sud du territoire est un enjeu important pour éviter l'effet « dortoir » qui pourrait être engendré. L'est du territoire qui possède également un niveau d'équipement moins important se trouve dans une situation différente puisque qu'ayant une dynamique démographique moins soutenue et une situation géographique isolée qui ne subit pas de grande influence extérieure. En revanche, le développement d'équipements serait un réel facteur d'attractivité pour ce territoire.

Principaux enjeux :

- Assurer l'accessibilité aux équipements et services aux habitants
- Anticiper les besoins en équipements publics structurants
- S'appuyer sur un maillage et un niveau d'équipements important pour accueillir de nouveaux habitants
- Favoriser la mutualisation des équipements culturels et sportifs
- Anticiper les besoins en équipements et services liés aux évolutions démographiques

## 6) La Formation

Le nombre d'étudiant a fortement diminué depuis une dizaine d'années sur le Pays de Saint-Malo et plus particulièrement sur la ville de Saint-Malo. En matière de formations supérieures, le Pays est très bien doté en matière de formations courtes IUT, BTS, et en formations spécifiques notamment avec la présence de l'école nationale de la marine marchande.

Pour ce qui concerne les formations longues, la proximité de la métropole rennaise ne permet pas de développer une offre concurrentielle, mais assure un haut niveau d'écoles et de formations universitaires qui se développe et dont le nombre d'étudiants continue de progresser. Dans le sud du territoire où l'influence rennaise se fait davantage ressentir, la part des futurs étudiants (population de plus de 15 ans scolarisée) est grandissante et supérieure à celle du nord du Pays où se localisent les principaux équipements de formation.

En outre, les nouveaux ménages du territoire sont davantage diplômés qu'auparavant avec des catégories socio-professionnelles plus « élevées », ce qui se traduit souvent par des études longues des enfants. Il semble difficile d'assurer un maintien élevé des étudiants du pays et donc de la classe d'âge des 18-25 ans.

Principaux enjeux

- Favoriser le développement de l'enseignement supérieur
- Anticiper une offre en logements adaptés aux étudiants

## 7) Analyse croisée des armatures et des dynamiques en place :

Les dynamiques territoriales observées ces dernières années sur le territoire du Pays de Saint-Malo se traduisent par une structuration très affirmée du territoire :

- **Un effet d'axe nord / sud** : Il est très marqué de part et d'autre de la RD137, axe majeur qui relie Rennes à l'agglomération malouine. Il est la résultante d'une dynamique périurbaine depuis la métropole rennaise et, dans une moindre mesure, depuis Saint-Malo. Cette dynamique péri-urbaine se traduit par des croissances démographiques importantes avec pour corollaires des dynamiques constructives d'autant plus marquées que l'on se rapproche de pôles urbains structurants. La distorsion spatiale entre les dynamiques économiques et les dynamiques liées à l'habitat, a pour effet d'accentuer les migrations alternantes qui renforcent cet effet d'axe entre les deux pôles majeurs de développement économique que sont au nord, les agglomérations de Saint-Malo et de Dinard, et au sud le bassin rennais.

- **Un effet ségrégatif sur le littoral malouin et la Côte d'Emeraude** : Secteur incontestablement le plus peuplé, le mieux équipé et le plus pourvu en emplois, le littoral malouin et la Côte d'Emeraude constituent aussi le secteur le plus touristique avec la plus forte concentration de résidences secondaires. Il s'en suit une ségrégation en termes d'habitat liée à la cherté du foncier. Dès lors les jeunes ménages ont des difficultés à se loger : c'est un littoral qui vieillit.

- **Un effet d'isolement à l'est du territoire du SCoT** : Le secteur de Pleine-Fougères et ses campagnes environnantes, sont dans une situation inverse à celle décrite ci-dessus : les dynamiques démographiques et constructives sont faibles. C'est un secteur marqué par un paysage et une économie profondément rurale. Ajoutons qu'en bordure littorale, c'est un territoire par ailleurs très fragile, un territoire de conquête où la présence humaine est liée à des aménagements lourds (digues, canaux de drainage...) qui aujourd'hui limitent fortement la capacité d'accueil de ce territoire.

- **Un effet d'entre-deux : de Dol-de-Bretagne à Combourg** : Entre l'axe Nord-Sud sous-tension reliant Rennes et Saint-Malo, et les communes de l'est du territoire, l'axe Dol-de-Bretagne /Combourg occupe une situation intermédiaire. C'est pour autant un secteur majeur pour le développement du territoire qui peut s'appuyer sur deux pôles qualifiés dans le SCoT 2007 de « pôles structurants à fort niveau d'équipements et forte polarisation » (Dol-de-Bretagne et Combourg) et d'un « pôle secondaire relais des pôles structurants » (Tinténiac). C'est donc une « dorsale » à fort potentiel mais qui aujourd'hui, surtout dans sa partie Sud, ne joue pas pleinement son rôle.

# Résumé de l'Etat Initial de l'Environnement

## 1) Cadre physique

### Contexte climatique

Le Pays de Saint-Malo connaît un climat résolument marqué par l'influence océanique avec de faibles amplitudes saisonnières des températures. Bien qu'un peu moins exposé aux pluies que la côte Sud de la région Bretagne, le Pays de Saint-Malo connaît des épisodes de pluies tout au long de l'année. Par ailleurs, il est aujourd'hui admis que ce climat va connaître des évolutions dans un futur plus ou moins proche. Bien que ce phénomène de changement climatique reste difficile à prévoir localement, les récents phénomènes climatiques extrêmes nous rappellent déjà notre dépendance vis-à-vis des conditions climatiques et l'importance de la lutte contre le changement climatique. Il s'agit donc d'un enjeu majeur, dont les solutions comme les résultats se définissent à une échelle bien plus vaste que celle du Pays de Saint-Malo. Toutefois, contrer les changements climatiques est un projet global qui aussi doit prendre sa source dans l'implication de l'ensemble des acteurs locaux, à commencer par les collectivités.

### Contexte topographique et géologique

La Bretagne est une région à la géologie complexe, son sous-sol étant formé d'une mosaïque de roches sédimentaires, plutoniques et métamorphiques. Le Pays de Saint-Malo est assez représentatif de cette diversité avec la présence de différents ensembles géologiques, témoins des nombreux épisodes physiques ayant secoués la région dans le passé. L'action du temps sur ces éléments a ensuite contribué à façonner le relief du Pays, l'érosion des roches sédimentaires contrastant avec les reliefs des zones granitiques.

Le contexte géologique, ainsi que la topographie du territoire du Pays Saint-Malo n'évoluent que très lentement. Si le développement urbain ne constitue pas une menace directe pour le sous-sol et le relief, il a toujours été influencé par ces facteurs. Il convient donc de tenir compte de ces caractéristiques afin d'adapter au mieux les projets urbains à leur environnement.

Le territoire dispose aussi de quelques sites d'intérêt géologique qu'il convient de préserver.

### Contexte hydrique

Pour les **eaux superficielles** du Pays de Saint-Malo, le bilan dressé lors du SCoT 2007 faisait apparaître des altérations principalement induites par les nitrates, les matières organiques et phosphorées. Le constat établi à l'époque citait la mise en œuvre de nombreuses actions pour tenter de prévenir la dégradation du patrimoine aquatique.

Le constat établi aujourd'hui est mitigé : si les concentrations des différents polluants semblent suivre une tendance à la baisse, il n'en demeure pas moins vrai que leurs teneurs restent élevées par endroit. Cela est particulièrement vérifié pour les nitrates, pour lesquels l'état des rivières est souvent jugé moyen à médiocre. Le bilan est un peu moins sévère pour les matières phosphorées, mais il est en revanche assez mauvais concernant les pesticides avec des dépassements des seuils recommandés sur la plupart des points de mesures. L'évolution 2007-2012 des indicateurs biologiques laissent toutefois supposer une légère amélioration de la qualité biologique des cours d'eau.

Malgré ces quelques éléments encourageants, il convient de souligner que le Pays de Saint-Malo, comme l'ensemble de la Bretagne, est un secteur sensible du point de vue de la qualité de ses eaux superficielles. Pour preuve, la présence de plusieurs zonages spécifiques couvrant tout ou partie du territoire du SCoT : zone vulnérable, zone d'actions renforcées. La poursuite de l'amélioration de la qualité de l'eau est donc un enjeu majeur du territoire. Ce travail passe notamment par la protection des éléments naturels comme les zones humides, qui ont fait l'objet d'un inventaire sur l'ensemble des communes du SCoT.

Pour les **eaux littorales** du Pays de Saint-Malo, le bilan dressé lors du SCoT 2007 semblait en demi-teinte avec un milieu marin littoral jugé de bonne qualité dans l'ensemble et un milieu estuarien estimé comme plus exposé aux pollutions diverses. Figurait aussi le risque de potentiel d'extension du phénomène de prolifération algal jusqu'alors localisé.

Le constat établi aujourd'hui fait apparaître des eaux côtières comme estuariennes en bon état chimique mais à l'état biologique jugé moyen. Pour l'Estuaire de la Rance, les mesures effectuées depuis 2007 témoignent d'une amélioration de la qualité des eaux mais qui reste tempérée par la présence d'un phénomène d'eutrophisation. En effet, si le territoire est relativement épargné par les « marées vertes » sur ses plages, les algues vertes sont bien présentes dans la zone estuarienne. On notera aussi une bonne qualité des eaux portuaires, sauf pour le port de Saint-Malo qui connaît des dépassements fréquents des seuils autorisés.

Dans ce contexte, il semble important de maintenir les efforts visant à réduire les pollutions d'origine diverses afin de répondre aux objectifs de bon état des eaux d'ici 2015.

Compte tenu de l'absence de réseau de mesure, la qualité des **eaux souterraines** était peu abordée lors du SCoT 2007.

Le constat établi aujourd'hui fait ressortir un enjeu lié à la baisse des concentrations en nitrates, plusieurs nappes étant concernées par des teneurs trop élevées. Les échéances d'atteinte du bon état fixées à court et moyen terme (2015 et 2021) mettent en évidence l'importance de déployer les mesures de lutte contre les pollutions azotées.

## 2) Patrimoine naturel

### Zonages d'intérêt environnemental

Le Pays de Saint-Malo se caractérise donc par un patrimoine naturel exceptionnel reconnu par les acteurs du territoire. Le Pays malouin abrite ainsi :

- 66 Espaces Naturels Sensibles,
- 53 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF),
- 13 sites d'intervention du Conservatoire du Littoral,
- 8 sites Natura 2000 répartis en 3 Zones de Protection Spéciale et 5 Zones Spéciales de Conservation et/ou Sites d'intérêt Communautaire (terrestres et marins confondus),
- 6 Arrêtés de Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB),
- Une réserve naturelle régionale,
- Un site RAMSAR,
- Un projet de Parc Naturel Régional Rance-Côte d'Emeraude et un projet de Parc Naturel Marin du Golfe Normand-Breton.

Nombre de ces zonages de protection et d'inventaire du milieu naturel se concentrent au niveau de la frange littorale et l'espace retrolittoral où les enjeux, floristiques et avifaunistiques notamment, sont assez prononcés. Les îlots répartis le long des côtes malouines font aussi partie des espaces de biodiversité identifiés. Ces zonages se font plus rares à l'intérieur de terres, leur présence étant principalement associée aux nombreux étangs disséminés sur l'ensemble du Pays (Etang de Trémignon, Etang du Boulet, Etang des Ormes...) et, plus ponctuellement, à quelques massifs boisés (Forêt du Mesnil, Forêt de Villecartier). Le fort enjeu écologique du littoral semble malheureusement menacé par l'attractivité de ces espaces qui fait l'objet d'une forte urbanisation et d'une sur-fréquentation touristique. Les phénomènes de pollution (algues vertes) sont également soulignés comme une menace pour certains écosystèmes fragiles.

### Les grandes entités naturelles

En termes d'habitats, on observe une bonne diversité sur le territoire et une qualité importante notamment pour certaines espèces (oiseaux principalement). Les enjeux principaux semblent plus à associer aux espaces littoraux

préservés ainsi qu’au réseau hydrographique, aux milieux humides (étangs, marais), au bocage et aux espaces forestiers de l’arrière-pays du territoire.

Vis-à-vis des espèces, le Pays de Saint Malo représente un secteur majeur en termes d’hivernage, de nidification et de migration des oiseaux notamment sur sa partie littorale qui présente également un fort enjeu floristique. Les mammifères marins sont également un point important du territoire.

Au niveau du réseau hydrographique et des milieux humides, l’anguille et quelques espèces d’amphibiens ressortent des analyses des données espèces du territoire. L’intérieur des terres présente également un intérêt écologique : la moyenne et basse vallée de la Rance, les environs de Dinan et les débuts de la Rance maritime sont ainsi des zones particulièrement intéressantes d’un point de vue floristique.

### La Trame Verte et Bleue

Sur le Pays de Saint-Malo, la Trame Verte et Bleue (TVB) s’articule autour des sous-trames suivantes :

- **Littoral** : La frange littorale et l’espace retro-littoral abrite une densité importante de la biodiversité connue et reconnue localement comme en témoigne l’empilement des zonages de protection et d’inventaire présents. Cette sous-trame n’est pas liée à un type de milieu particulier mais plus à une diversité d’habitats en lien avec l’espace marin : dunes, plages, falaises rocheuses, vasières, marais retro littoraux, herbiers sous-marins, estran...
- **Aquatique/humide** : Le réseau hydrographique représente l’un des éléments clés du réseau écologique du territoire. Le rôle de réservoirs et/ou corridors écologiques est d’autant plus important qu’il s’accompagne souvent en fond de vallées d’une ripisylve et de nombreuses zones humides renforçant la fonctionnalité de ce réseau par les habitats qu’elles offrent (prairies naturelles, boisements alluviaux...). La circulation d’espèces liées aux milieux boisés, humides et aquatiques y est donc possible. La présence de nombreux ouvrages, dont certains positionnés sur des cours d’eau à fort enjeux pour les poissons migrateurs, qui peuvent toutefois compliquer la continuité écologique. Le Pays malouin est aussi caractérisé par plusieurs étangs d’intérêt écologiques disséminés sur son territoire.
- **Forêt/Bocage** : La trame boisée du Pays de Saint-Malo repose sur les quelques massifs (forêt du Mesnil, forêt de Villecartier, Bois de Tanouarn...) et ensembles boisés plus petits qui occupent principalement la partie centrale et Sud-Est du territoire. Le réseau bocager, relativement dense dans ces secteurs, permet d’établir des connexions entre ces boisements.

Cette Trame Verte et Bleue est ouverte vers les territoires voisins au travers de nombreuses liaisons écologiques portées par les vallées ou les éléments boisés et bocagers, et dont certaines revêtent un intérêt régional : Vallée de la Rance, Vallée du Couesnon, Liaison bocagère transversale Est-Ouest.

Le phénomène de fragmentation constitue l’une des principales menaces pesant sur la TVB en favorisant les ruptures de continuités écologiques. Son origine est principalement anthropique : routes majeures, voies ferrées, zones urbanisées, seuils et barrages en rivière sont autant de barrières à la libre circulation des espèces sauvages. Au niveau du territoire de Saint-Malo, la principale zone de sensibilité est représentée par l’espace littoral où se situent la plupart des réservoirs de biodiversité menacés par l’urbanisation.

La mise en place de la TVB est aussi l’occasion d’appréhender sa multifonctionnalité et de « décloisonner » l’objectif strictement environnemental qui lui est parfois attribué. Elle permet aussi de réfléchir localement sur les opportunités d’intégration de nouveaux espaces (anciennes carrières, périmètre de protection de captage) et de sensibiliser à des menaces parfois méconnues, comme la pollution lumineuse ou les espèces exotiques invasives.

### Les espèces exotiques invasives

La Bretagne est concernée par de nombreuses espèces exotiques invasives sur son territoire, qu'elles soient d'origine végétales ou animales. Le milieu marin n'est pas épargné, tout comme les milieux insulaires dont l'écosystème reste particulièrement fragile à tout bouleversement.

D'après les données actuellement disponibles de l'Observatoire de la biodiversité de Bretagne<sup>1</sup>, le Pays de Saint-Malo n'est pas épargné par ce phénomène. Les cartes de répartition par maille des différentes espèces invasives recensées laissent transparaître une présence avérée de plantes (ex : Renouée du Japon) mais aussi d'animaux (Ex : Crépidule américaine) sur le périmètre du pays malouin. La lutte contre leur prolifération de ces espèces exotiques vecteur de multiples perturbations écologiques, mais aussi économiques voire sanitaires, ressort donc comme un enjeu qui ne doit pas être négligé par le SCoT.

## 3) Les ressources naturelles

### Les ressources géologiques

Le nombre de sites de carrières recensés à l'échelle du SCoT témoigne de l'importance de l'activité extractive sur ce territoire. Avec 30 millions de tonnes de matériaux extraits annuellement, il est vrai que la région Bretagne figure dans les premières régions de France pour son industrie extractive. Comme à l'échelle régionale, sur le territoire du SCoT cette industrie est principalement axée sur l'exploitation des roches massives comme le granit.

Les cinq sites actuellement en activité sur le Pays de Saint-Malo disposent d'une production autorisée d'environ 1 400 kT. S'il est difficile de connaître les besoins du territoire vis-à-vis de cette ressource, il est rappelé qu'à l'échelle régionale la consommation dépasse la moyenne nationale (7.8 tonnes par habitant contre 5.8 au niveau national en 2010) compte tenu notamment du niveau élevé de constructions individuelles. Ramenée à la population totale du Pays en 2011 (165 000 habitants environ), cela donnerait donc une consommation inférieure (1 300 kT) à la production locale. Cette première estimation, qui reste approximative, ne doit toutefois pas masquer l'enjeu régional d'approvisionnement durable pour les prochaines années, enjeu d'autant plus marqué qu'il se situe dans un contexte d'augmentation des besoins (croissance démographique) et de réserves souterraines pouvant s'épuiser à moyen terme (5 à 11 ans d'après la Cellule économique régionale de la construction).

Dans ce cadre, il apparaît donc que la recherche d'une urbanisation moins consommatrice en matériaux est nécessaire, afin d'optimiser au mieux la ressource. Il convient aussi de veiller à conserver l'accès à la ressource minérale du sous-sol, tout en préservant les intérêts liés à l'environnement. Au niveau des ressources maritimes, les éléments de connaissance actuels ne permettent pas d'envisager une exploitation pour le moment, de nombreuses questions restent en suspens (impact environnemental, coût d'extraction, besoins réels du Pays de Saint-Malo...).

### Consommation énergétique et émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

La consommation d'énergie par habitant sur le Pays de Saint-Malo est sensiblement inférieure à la moyenne nationale. Le Pays de Saint-Malo dépend à plus de 70% des énergies fossiles pour son approvisionnement énergétique. La consommation électrique du Pays de Saint-Malo correspond à 1,7 fois la production de l'usine marémotrice de la Rance. Plus de 80% des consommations d'énergie du Pays de Saint-Malo proviennent de secteurs sur lequel le SCoT a un impact direct : les bâtiments (49%) et les transports (33%).

<sup>1</sup> <http://www.observatoire-biodiversite-bretagne.fr/especes-invasives/La-problematique/Cartographie-des-especes>

Les émissions de GES du Pays de Saint-Malo sont inférieures à la moyenne nationale (par habitant). Le transport est le principal émetteur de GES (31%) en raison de l'utilisation quasi-exclusive de produits pétroliers. La part de l'agriculture dans les émissions de GES du Pays de Saint-Malo est moindre que pour la plupart des territoires bretons. Elle représente cependant 30% des émissions du Pays. Les bâtiments sont responsables de plus d'1/4 des émissions du territoire. 1/5 des GES émis sur le Pays de Saint-Malo sont absorbés par les puits de carbone du territoire (forêts principalement).

La consommation surfacique moyenne des logements du Pays de Saint-Malo est inférieure à la moyenne nationale. Un logement moyen du Pays de Saint-Malo consomme plus de 6 fois plus d'énergie qu'un logement RT2012. Un parc de logements ancien (56% construit avant 1975) dominé par les maisons individuelles (près de 70% des logements). Les logements anciens (avant 1975) sont les plus gros consommateurs d'énergie. L'électricité représente plus d'1/3 des consommations d'énergie résidentielles. Le secteur résidentiel du Pays de Saint-Malo marque un recours au gaz plus important que la moyenne des territoires « rurbains », au détriment principalement du fioul. Le fioul et le bois énergie alimentent de nombreux logements anciens et sont peu utilisés dans les logements plus récents. Plus d'1/5 des logements du Pays sont des résidences secondaires. Malgré un taux d'occupation faible, celles-ci représentent une part non négligeable des consommations d'énergie de chauffage du secteur (10%). Le SRCAE de Bretagne fixe un objectif minimum de réduction de près de 20% des consommations d'énergie dans le secteur résidentiel d'ici 2020.

Le faible recours au bois-énergie rend le secteur tertiaire du Pays de Saint-Malo très fortement dépendant des énergies fossiles et fissiles qui représentent plus de 90% de l'approvisionnement du secteur. En raison du fort développement touristique du Pays de Saint-Malo, les cafés, hôtels et restaurants, traditionnellement fortement énergivores, représentent une part importante des consommations du secteur tertiaire (20%). Les commerces représentent un enjeu important en termes de consommation d'électricité. Bien que les bâtiments d'enseignement soient moins énergivores que les autres bâtiments tertiaires, ils représentent un enjeu fort en termes de chauffage, avec notamment un recours important au fioul. Le SRCAE de Bretagne fixe un objectif minimum de réduction des émissions de GES de 12% dans le secteur tertiaire d'ici 2020.

Le secteur transport du Pays de Saint-Malo dépend à 99% des produits pétroliers. Les déplacements quotidiens en voiture représentent une consommation annuelle de 54 millions de litres d'essence. En raison d'une part importante d'auto-solisme (personne seule en voiture), les déplacements domicile-travail ont un impact particulièrement important sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Les transports en commun du Pays de Saint-Malo sont utilisés principalement pour le transport scolaire. Les touristes utilisent principalement la voiture pour découvrir le Pays de Saint-Malo, cependant ils utilisent les modes doux (vélo, marche à pied) pour leurs déplacements courts. Le SRCAE de Bretagne fixe un objectif minimum de réduction de 17% des consommations d'énergie et de 20% des émissions de GES pour le transport de voyageurs d'ici 2020.

Les objectifs du SRCAE correspondent à des efforts importants de réduction de la consommation énergétique et des émissions de GES à l'échelle du Pays de Saint-Malo :

- Scénario de référence : -13% de consommation d'énergie en 2020 et de -36% en 2050, par rapport à 2005.
- Scénario volontariste : -27% de consommation d'énergie en 2020 et de -61% en 2050.

### Les énergies renouvelables sur le Pays de Saint-Malo

Le parc photovoltaïque du Pays de Saint-Malo a été multiplié par 13 entre 2009 et 2012. Fin 2012, le Pays de Saint-Malo comptait près de 700 installations photovoltaïques cumulant une puissance de 8,7 MW et répondant aux besoins électriques domestiques (hors chauffage et ECS) de 4% de la population. Le développement du parc photovoltaïque du Pays de Saint-Malo est limité uniquement par des contraintes économiques. Il serait intéressant d'identifier les zones pouvant accueillir des centrales photovoltaïques au sol sans risque de conflit d'usage. L'objectif de développement du photovoltaïque sur toiture fixé par le SRCAE de Bretagne correspond sur le Pays de Saint-Malo à un maintien du rythme d'installation de 2012 (1,2 MW/an). Ceci représente un doublement du parc actuel à

l'horizon 2020, permettant au territoire de couvrir les besoins d'électricité domestique de 6 000 ménages grâce à des panneaux solaires.

Le Pays de Saint-Malo compte 1 500 m<sup>2</sup> de panneaux solaires thermiques produisant 730 MWh de chaleur, soit 5,8% de la production solaire thermique bretonne. Les systèmes solaires thermiques sont particulièrement adaptés pour des bâtiments tertiaires nécessitant de l'eau chaude toute l'année (vestiaires de sport, centres de thalassothérapie, établissements de santé...). L'atteinte des objectifs fixés par le SRCAE correspondrait à une multiplication par 5 à 10 du parc solaire thermique du Pays de Saint-Malo.

Le Pays de Saint-Malo compte un parc éolien sur la commune de Trémeheuc permettant de couvrir les besoins électriques de 6 500 ménages (hors chauffage et ECS). Le territoire bénéficie d'un potentiel de vent intéressant pour le développement de l'éolien mais de nombreuses contraintes limitent ce développement. Le Schéma Territorial Eolien du Pays de Saint-Malo, élaboré en 2008, identifie 7 secteurs potentiels pour une puissance de 30 à 185 MW. Sur le Pays de Saint-Malo, l'objectif de développement de l'éolien fixé par le SRCAE correspond à l'installation de 3 à 6 parcs d'ici 2020. Ceci permettrait à l'éolien de répondre à 9 à 15% des besoins électriques actuels du Pays.

Le bois-énergie représente environ 6% de l'énergie consommée sur le Pays de Saint-Malo. 85% est utilisé par les particuliers dont 40% pour du chauffage d'appoint. Le Pays de Saint-Malo compte une dizaine de chaufferies bois-énergies collectives et industrielles. Le gisement de bois-énergie disponible sur le Pays de Saint-Malo s'élève à près de 12 000 t/an (soit 300 fois la chaufferie de Broualan ou 120 fois la chaufferie du quartier de Paramé à Saint-Malo). L'atteinte des objectifs du SRCAE correspondrait à l'installation de 2,5 à 7 MW de chaufferies bois supplémentaires sur le Pays de Saint-Malo.

Il n'existe pas d'unité de méthanisation en fonctionnement sur le Pays de Saint-Malo. Le Pays de Saint-Malo dispose d'un gisement d'intrants méthanogènes important pouvant permettre le développement d'une filière méthanisation locale.

Plusieurs actions peuvent être menées par les collectivités afin de contribuer au développement de la méthanisation sur leur territoire :

- Identifier la localisation des points d'injection potentiels dans le réseau de gaz
- Identifier les besoins de chaleur sur le territoire
- Mener une réflexion sur l'utilisation des gisements qu'elles ont à gérer (tontes de pelouses, déchets de restauration collective, boues de stations d'épuration, fraction fermentescible des ordures ménagères...)
- Soutenir la coordination des différents acteurs (porteurs de projets, chambre d'agriculture, industriels, collectivités...) afin d'assurer un développement cohérent de la filière et une sécurisation des intrants pour les porteurs de projets.

L'usine marémotrice de la Rance permet au Pays de Saint-Malo d'être le 1<sup>er</sup> producteur d'électricité renouvelable de Bretagne. Elle produit plus de la moitié de l'électricité consommée sur le territoire. A l'horizon 2020, le potentiel de développement des EMR sur le Pays de Saint-Malo semble limité à l'éolien offshore avec un site identifié pouvant accueillir une puissance de 200 MW. L'exploitation de ce site éolien offshore permettrait de produire plus d'électricité que l'usine marémotrice de la Rance. Cependant, ce parc éolien entre en conflit avec la filière pêche locale.

Le Pays de Saint-Malo produit aujourd'hui 20% de l'énergie qu'il consomme, grâce notamment à l'importante production électrique de l'usine marémotrice de la Rance. Pour les autres énergies-renouvelables, le territoire se situe dans la moyenne régionale. En répondant aux objectifs de réduction de la consommation énergétique et de développement des énergies renouvelables fixés par le SRCAE, le Pays de Saint-Malo pourrait couvrir entre 1/4 et 1/3 de sa consommation énergétique avec des énergies renouvelables en 2020. Grâce à son potentiel important de production électrique (usine marémotrice de la Rance, Parc éolien offshore), le Pays de Saint-Malo peut s'inscrire dans une démarche de Territoire à Energie Positive à l'horizon 2050. Cette démarche nécessitera cependant des efforts très importants de réduction de la consommation énergétique.

## Gestion des risques, nuisances et pollutions

En 2011, les performances de la Bretagne en matière de Déchets Ménagers et Assimilés sont les suivantes :

- Ratio de collecte d'Ordures Ménagères Résiduelles : 240 kg/hab/an.
- Ratio de collecte sélective : 117 kg/hab/an.
- Ratio de collecte en déchèterie : 304 kg/hab/an.

Les quantités de déchets collectées sur la Bretagne sont à la baisse à propos des d'Ordures Ménagères Résiduelles, mais en augmentation importante dans les déchèteries.

Les ratios de collecte d'ordures ménagères résiduelles sont globalement à la baisse sur les deux départements concernés par le projet de SCoT des Communautés du Pays de Saint-Malo. Si le ratio de collecte en déchèterie diminue sensiblement ces dernières années en Ille-et-Vilaine, il a augmenté de plus de 20 kg/hab/an entre 2009 et 2011 sur les Côtes-d'Armor.

La tendance à la diminution des quantités d'ordures ménagères résiduelles est également valable pour l'ensemble des structures de collecte du Pays de Saint-Malo entre 2009 et 2011. Les chiffres issus des rapports d'activités de l'exercice 2013 confirment cette amélioration. A l'inverse, les quantités collectées en déchèterie sont en augmentation (de manière disparate) pour l'ensemble des structures de collecte, avec le plus souvent un écart important par rapport à la moyenne nationale, conformément à la tendance régionale. Le tri sélectif est désormais en place sur l'ensemble du Pays de Saint-Malo, les quantités collectées en la matière semblent en légère augmentation entre 2009 et 2011, et confirmées par les données 2013. Toutefois, bien que cette augmentation signifie de facto qu'il n'y a pas de réduction à la « source » des déchets, cela représente tout de même l'augmentation de la part recyclable ou valorisable des déchets ménagers et assimilés.

Concernant le traitement des déchets, le territoire dispose de plusieurs infrastructures de traitement des déchets sur le périmètre du SCoT. Outre les différents quais de transfert, le Pays de Saint-Malo dispose de plusieurs installations de valorisation organique et de valorisation matière, ainsi que d'une installation de stockage pour inertes. Pour l'élimination des ordures ménagères, une grande majorité est incinérée avec valorisation énergétique à l'UIOM de Taden (22), tout comme les refus de compostage et de tri, ainsi qu'une partie des boues d'épuration. Le recours à l'enfouissement des déchets ultimes du Pays de Saint-Malo reste très minoritaire. Malgré le traitement par incinération à l'extérieur du département, le prétraitement, le traitement et la gestion des ultimes demeure plutôt local à régional.

Ainsi pour les déchets, du fait de l'absence de besoins en nouveaux équipements identifiés sur le territoire et du périmètre d'action limité du SCoT sur cette thématique, il n'existe pas d'enjeu majeur hormis celui de la prise en compte des politiques définies dans les plans spécifiques par les acteurs concernés.

En dehors des risques sismiques et climatiques qui touchent l'ensemble du Pays de Saint-Malo du fait de leur caractère imprévisible, le principal risque naturel demeure le risque de submersion marine. La façade littorale, associée à son urbanisation et à la récurrence potentiellement plus forte des phénomènes climatiques extrêmes liés au réchauffement climatique, expose le Pays de Saint-Malo à un risque important en la matière.

Le risque technologique du territoire réside principalement dans le transport de matières dangereuses, qui concerne une grande partie du territoire à cause de la diversité des réseaux : routiers, ferrés, transport de gaz, et maritimes. Notons également le classement Seveso SH d'un site industriel sur le périmètre du SCoT.

En dehors du respect de la législation en vigueur et des préconisations du DDRM, il apparaît essentiel pour le territoire d'œuvrer à :

- lutter contre les facteurs générant ces risques (changement climatique, imperméabilisation des sols).
- maîtriser l'exposition des populations en agissant sur l'urbanisme (urbanisation des zones soumises aux risques, localisation des activités génératrices de risques)
- contribuer à développer la « culture du risque » afin d'améliorer les réactions des populations face à un événement majeur.

Dans le cadre d'un projet d'urbanisation, l'existence d'un site dont le sol est potentiellement pollué doit amener l'aménageur à s'interroger sur la compatibilité des éventuelles pollutions du sol avec l'occupation prévue. Une bonne connaissance des sites pollués peut donc permettre de mieux appréhender les éventuelles mesures de dépollution à engager. Actuellement, le Pays de Saint-Malo compte tout de même 4 sites pollués ou anciennement pollués (BASOL), mais la plupart sont traités ou sous surveillance, avec néanmoins des restrictions d'usages ou servitudes en cours. 858 sites potentiels (BASIAS) sont également identifiés sur tout le territoire, ce qui doit nécessairement amener à une vigilance lors de l'aménagement du territoire.

Les différentes infrastructures routières et ferrées du Pays de Saint-Malo peuvent représenter des sources de nuisances sonores pour les habitants. Ainsi, plusieurs communes du Pays de Saint-Malo sont concernées par la présence de voies de circulation majeure soumises à classement sonore. C'est surtout le cas de la nationale reliant Rennes à Saint-Malo et du réseau dense autour de l'agglomération de Saint-Malo. Six communes voisines de l'aérodrome de Dinard sont aussi concernées par le bruit engendré par les avions atterrissant ou décollant de cette infrastructure. Réduire les différentes nuisances sonores et leurs impacts passe par la limitation du nombre de riverains directement soumis aux nuisances en maîtrisant l'urbanisation aux voisinages des sources d'émissions. Il convient donc de tenir compte des cartes d'exposition au bruit, disponibles auprès des DDTM concernées.

Il n'est pas aisé d'appréhender en détail la qualité de l'air sur un territoire aussi vaste que celui de Saint-Malo compte tenu du manque de données à l'échelle locale et de son hétérogénéité (zones rurales et urbaines). Le SRCAE de la région Bretagne semble toutefois indiquer la présence de plusieurs communes « sensibles » du point de vue de la qualité atmosphérique à proximité de Saint-Malo. Il est vrai que des teneurs élevées en ozone ont été enregistrées sur la station de Saint-Malo. La présence d'un trafic routier soutenu pourrait expliquer cette sensibilité. Ce dernier, associé aux émissions des appareils de chauffage, peut aussi être à l'origine de concentrations élevées en particules fines, comme sur la ville voisine de Saint-Brieuc. En revanche, les autres polluants (Oxydes d'azote et dioxyde de soufre) ne semblent pas poser de problème particulier. Les actions proposées par le SRCAE Bretagne figurent comme des moyens efficaces pour limiter la pollution à l'échelle de l'agglomération de Saint-Malo et du territoire du SCoT.

# Résumé des orientations du PADD et du DOO

## 1) Résumé du PADD :

### I – Habiter, travailler, vivre et se déplacer sur le pays demain

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

Le projet se base sur un accueil volontariste de nouveaux habitants afin de se donner les moyens de les accueillir dans des conditions optimales.

Il s'agit notamment de mettre en œuvre une politique de nouveaux logements ambitieuse et qui réponde aux besoins de tous : jeunes ménages, personnes âgées, ménages modestes, étudiants...

Les terres agricoles étant précieuses, le projet assure un développement urbain raisonné : limitation de la consommation foncière, rénovation du parc vacant, renouvellement urbain à proximité des équipements et services... la vitalité des centres-bourgs et du commerce de proximité en dépend également !

Se donner les moyens d'accueillir des nouveaux habitants, c'est aussi offrir de l'emploi sur le territoire. Ainsi, le SCoT entend développer le tissu des entreprises locales et attirer les entreprises extérieures à travers une offre diversifiée et organisée. Ce développement passe par une valorisation de l'ensemble des secteurs économiques : tourisme, commerces, services, agriculture et conchyliculture, industrie, artisanat...

Aujourd'hui la voiture individuelle reste le moyen de transport privilégié par une majorité des habitants. Le PADD met en avant une volonté de limiter le temps des déplacements domicile-travail. A travers le développement de modes alternatifs (vélo, train, transports collectifs) et le développement de pratiques mutualisées (covoiturage), c'est aussi la volonté de favoriser une mobilité moins polluante et plus économe.

L'aménagement numérique est un facteur de plus en plus prégnant de l'attractivité des territoires. Il s'agit d'une nécessité à la fois sociale et économique. Le SCoT anticipe la couverture numérique de l'ensemble du territoire à l'horizon 2030.

### II – Une organisation territoriale répondant aux principes d'équilibre

Toutes les communes participent à la valorisation et au développement du pays de Saint-Malo, ainsi chacune joue un rôle dans le projet territorial.

4 grandes familles de communes ont été identifiées dans le PADD selon le rôle qu'elles jouent ou auront à jouer à l'avenir :

- Communes rurales et périurbaines : qui assurent certaines fonctions de proximité et participent aux fonctions économiques et résidentielles.
- Pôles relais : qui, au-delà de l'ensemble des fonctions proximité permettent de relayer sur l'ensemble du territoire certaines fonctions structurantes.
- Pôles structurants : qui assurent l'ensemble des fonctions structurantes (équipements, services, emploi, transports...).
- Pôle majeur : qui au-delà des fonctions structurantes, assure également des fonctions de rayonnement du territoire au-delà de ses frontières.

Il s'agit notamment d'éviter des distorsions entre l'accueil de populations et ce que les villes et villages peuvent offrir en termes d'équipements et services, d'habitat, d'emplois, d'accessibilité...

Afin que la diversité des paysages, des dynamiques et des éléments de contexte puissent s'exprimer, la notion d'équilibre guide le projet :

- Equilibre entre les grands secteurs géographiques et notamment permettre à l'est du pays, plus rural, d'assurer son développement.
- Equilibre au sein de chaque territoire communautaire afin d'assurer une bonne organisation de proximité.
- Equilibre au sein de chaque commune garantissant une bonne cohabitation des différents espaces (agricoles, naturels, forestier et urbains).

Dans un contexte où les concurrences territoriales sont de plus en plus globalisées, le SCoT vise à privilégier les relations avec les territoires voisins mais aussi et surtout à conforter le rôle qu'il tient actuellement au sein de l'organisation régionale.

### **III - Un projet durable qui s'appuie sur les « murs porteurs » du territoire**

Qu'il s'agisse des paysages emblématiques faisant déjà l'objet de protections ou de valorisations (baie du Mont St-Michel, canal Ille et Rance, château de Combourg, villes et villages littoraux, côte d'Emeraude...) ou des paysages naturels et bâtis du quotidien, la qualité du cadre de vie et des paysages associés sont un fil conducteur pour l'ensemble du projet.

L'aspect durable du projet porte également sur une gestion raisonnée et adaptée des ressources naturelles disponibles sur le secteur. Ainsi, qualité et gestion des eaux (potable, baignade, cours d'eau...) font l'objet d'orientations spécifiques au même titre que la qualité de l'air, du sol, la préservation des ressources énergétiques... et tout ce qu'il est précieux de préserver pour répondre aux besoins à venir.

L'humain au cœur du projet... mais en prenant en compte toute la mesure de l'intérêt de préserver les autres espèces ! C'est pourquoi le SCoT identifie une trame verte et bleue qui assure le maintien des écosystèmes et des continuités écologiques du pays afin d'assurer la préservation de la biodiversité du pays de Saint-Malo.

## **2) Résumé du DOO :**

### **I – Structurer des capacités d'accueil ambitieuses mais économes en espace**

Comme détaillé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, l'organisation territoriale du pays de Saint-Malo d'effectue selon 4 niveaux (Communes rurales et périurbaines ; pôles relais ; pôles structurant et pôle majeur) qui assure des rôles différenciés aux communes.

En terme démographique, le projet du pays de Saint-Malo est bâti sur une hypothèse de population de plus de 200 000 habitants en 2030. Cette hypothèse s'appuie sur les perspectives de croissance démographique de la région Bretagne, sur le maintien de la place du pays de Saint-Malo au sein de l'espace régional, ainsi que sur un fort regain d'attractivité de Saint-Malo, la ville « centre » du pays.

Les objectifs de production de logements anticipent la réalisation de 25 760 logements sur la période 2017-2030 en tenant compte à la fois de la production de résidences principales et secondaires.

Des objectifs sont inscrits afin de :

- Assurer un développement notamment de l'habitat, économe en espace
- Identifier des densités moyennes en logement différenciées mais renforcées
- Définir des densités spécifiques pour certains secteurs à enjeux
- Contenir les surfaces potentielles liées à l'extension urbaine
- Permettre l'adaptation des projets au regard des dynamiques constatées
- Favoriser l'émergence d'opérations de renouvellement urbain sur l'ensemble du pays

## II – Définir des conditions de développement adaptées aux besoins et aux ressources

Dans l'optique de mettre en œuvre des politiques de l'habitat adaptées aux enjeux du territoire, des objectifs sont inscrits afin de :

- Avoir un parc immobilier diversifié qui répondent à tous les besoins
- Résorber la vacance immobilière pour renforcer les centralités
- Organiser les principaux développements urbains
- Préserver les vues et perceptions sur les bourgs et les villes du pays

Pour prévoir les conditions nécessaires au développement économique, des objectifs sont inscrits afin de :

- Maintenir et développer les emplois au cœur des centralités.
- Conforter le maillage de zones d'activités structurantes du pays
- Soutenir le développement économique lié aux spécificités territoriales
- Disposer de zones d'activités de proximité pour l'artisanat et la petite industrie
- Optimiser et veiller à la qualité des zones d'activités

Pour maintenir l'équilibre de l'armature commerciale du pays de Saint-Malo, des objectifs sont inscrits afin de :

- Prioriser la pérennisation des activités commerciales au sein des centralités
- Assurer la densification et la qualification des sites de flux existants
- Prévoir des conditions spécifiques et adaptées aux circuits courts
- Eviter toute autre forme d'implantation commerciale isolée, à l'exception de la vente directe de produits locaux

Des objectifs sont inscrits pour préserver les capacités de production nécessaires aux activités primaires

Des objectifs sont inscrits pour permettre un développement du tourisme sur l'ensemble du territoire

Pour favoriser l'émergence d'une offre globale de déplacements à l'échelle du pays, des objectifs sont inscrits afin de :

- Favoriser les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture
- Concevoir de véritables projets urbains à proximité des secteurs de gare
- Adapter les infrastructures et équipements routiers aux besoins et nouveaux usages
- Accompagner le développement des mobilités douces

Des objectifs sont également inscrits pour anticiper les grands projets d'équipement et de services à l'échelle du pays

## III – Prendre appui sur les « murs porteurs » du pays

Pour assurer la prise en compte des paysages et des patrimoines, des objectifs sont inscrits afin de :

- Préserver l'identité des 12 unités paysagères principales du pays
- Assurer l'intégration des constructions dans le grand paysage
- Préserver les patrimoines bâtis, des plus remarquables, aux plus communs

Pour composer un projet de développement favorable à la biodiversité, des objectifs sont inscrits afin de :

- Préserver les cours d'eau en tant que réservoirs et corridors aquatiques
- Diffuser la biodiversité sur l'ensemble du territoire
- Favoriser la présence de la Nature en Ville

Pour assurer une gestion durable des ressources naturelles, des objectifs sont inscrits afin de :

- Maintenir les conditions de préservation de la ressource en eau
- Inscrire le territoire dans la transition énergétique
- Définir les conditions de développement des activités d'extraction

Pour définir des projets d'aménagement adaptés aux risques et nuisances, des objectifs sont inscrits afin de :

- Assurer la prise en compte des risques naturels, notamment de submersion marine
- Limiter l'exposition des populations aux risques technologiques

#### **IV – Assurer l'aménagement et la protection du littoral du pays**

Pour structurer l'urbanisation autour des principales zones urbanisées, des objectifs sont inscrits afin de :

- Conforter 31 secteurs d'agglomérations existants
- Prévoir les conditions d'évolution de 19 villages du pays
- Anticiper de possibles hameaux nouveaux intégrés à l'environnement

Pour garantir le maintien d'espaces naturels et agricoles entre les espaces urbanisés, le DOO identifie 33 coupures d'urbanisation.

Pour limiter les extensions de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage, le DOO localise les Espaces Proches du Rivage et les caractérisent en 5 typologies :

- Espaces urbanisés à enjeux urbains majeurs à développer
- Espaces urbanisés à conforter en milieu sensible
- Franges d'espaces urbanisés à conforter
- Franges d'espaces urbanisés en milieu sensible
- Espaces agricoles et naturels à préserver

Pour règlementer les nouvelles constructions dans la bande des 100 mètres, le DOO rappelle les principes associés à la loi Littoral.

Pour veiller à la préservation des espaces littoraux remarquables, le DOO localise les secteurs potentiels pouvant comprendre des espaces remarquables littoraux.

Pour assurer les conditions d'évolution des terrains de camping et de caravanning, le DOO rappelle les principes associés à la loi Littoral.

## Résumé de l'évaluation environnementale

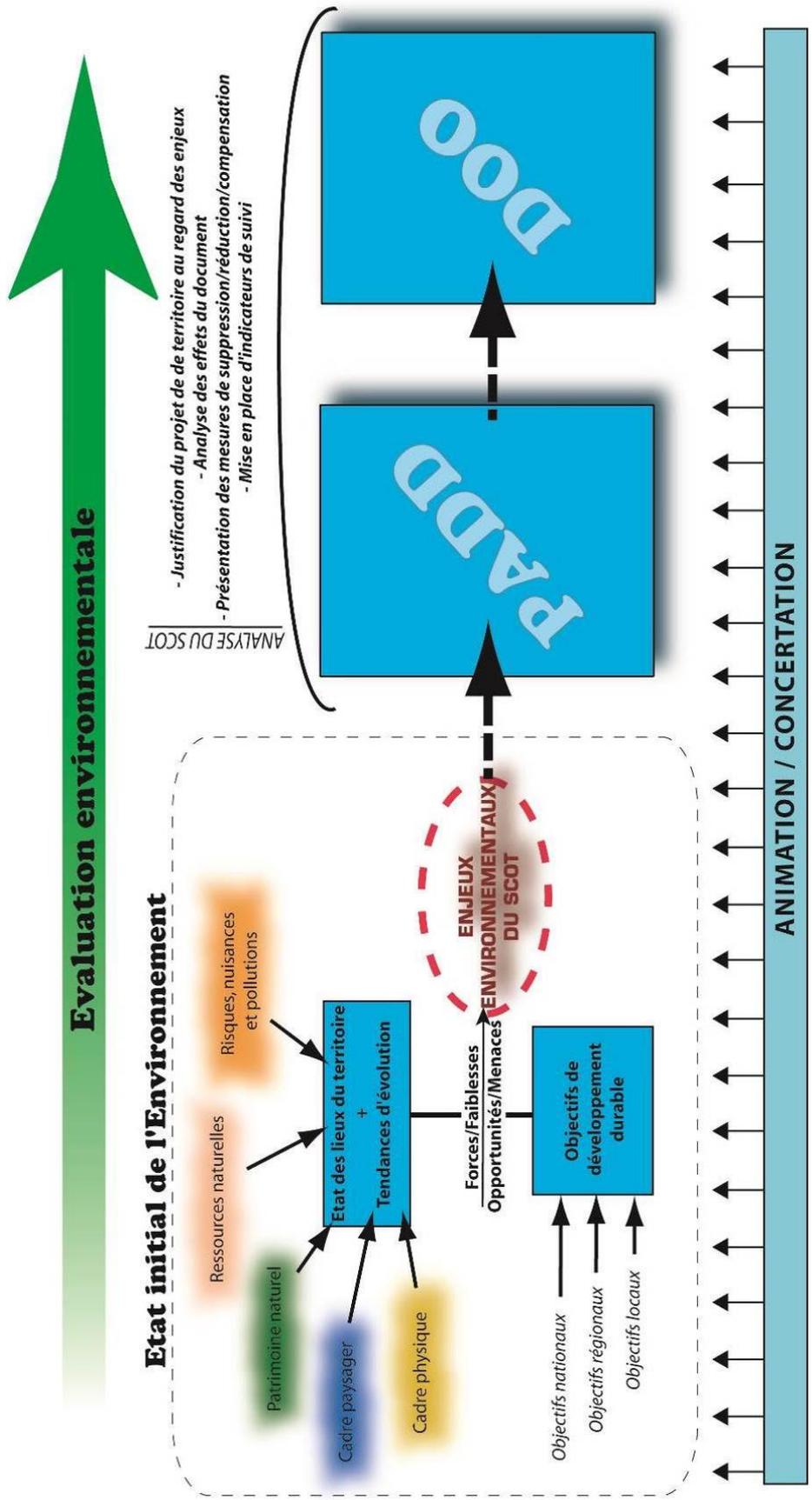
Le SCoT des Communautés du pays de Saint-Malo est soumis à une procédure d'évaluation environnementale. Initiée par la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes, l'évaluation environnementale de ces documents est définie par la loi de la manière suivante :

« Processus constitué de l'élaboration d'un rapport sur les incidences environnementales, la réalisation de consultations, la prise en compte de ce rapport et de ces consultations lors de la prise de décision par l'autorité qui adopte ou approuve le plan ou programme, ainsi que la publication d'informations sur la décision (...)» (Art L. 122-4-I du Code de l'urbanisme)

Ce processus, qui accompagne toute la démarche de révision du SCoT, a donc pour objectif d'assurer la bonne traduction des enjeux environnementaux du territoire dans les orientations et les objectifs constituant le SCoT, dans un cadre partagé et transparent (Cf. Schéma sur la page suivante).

Cette évaluation environnementale passe notamment par la vérification des points suivants :

1. Quelle articulation du SCoT avec les autres documents, plans et programmes ?
2. Comment expliquer les choix retenus ?
3. Quelles sont les incidences du SCoT sur l'environnement et les mesures mises en œuvre ?
4. Comment suivre les effets du SCoT dans le temps ?



## 1) L'articulation du SCoT avec les autres documents, plans et programmes

Le SCoT peut être considéré comme un document charnière, dans le sens qui doit permettre l'articulation entre les orientations et objectifs inscrits dans certains plans ou programmes et les documents locaux d'urbanisme. Une liste de ces plans et programmes auquel le SCoT doit être compatible ou doit prendre en compte a donc été définie de manière réglementaire. Pour l'ensemble de ces documents, une analyse a été réalisée afin de s'assurer de leur bonne intégration. A noter que certains documents non-cités dans la réglementation mais jugés pertinents ont aussi été étudiés.

Niveau d'opposabilité	Plans et programmes analysés*	Commentaires
COMPATIBILITE	Loi littoral	<p>La réglementation spécifique liée à la Loi Littoral a fait l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la compatibilité du SCoT. Ainsi le DOO du SCoT, dans son chapitre IV dédié au littoral, mais aussi au travers de l'ensemble de ses objectifs, répond aux attendus de la loi, notamment en matière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– De capacités d'accueil et coupures d'urbanisation,</li> <li>– De maîtrise de l'urbanisation,</li> <li>– De préservation des espaces littoraux remarquables.</li> </ul>
	<p>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Loire-Bretagne (2016-2021)</p> <p>Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux Vilaine, Couesnon, Rance-Frémur-Baie de Beausais et Bassins côtiers de la région de Dol de Bretagne</p>	<p>Le SCoT a été particulièrement vigilant quant à la bonne intégration des orientations du SDAGE, déclinées au travers de celles des différents SAGE couvrant son territoire. Ont ainsi été reprises les dispositions en lien avec l'urbanisme ou l'aménagement du territoire, telles que la préservation des zones humides et des cours d'eau, la préservation du bocage, la bonne gestion des eaux usées et pluviales... Cette traduction a été menée dans un souci de cohérence territoriale, tout en essayant de préserver la spécificité de chaque bassin.</p> <p>Le SCoT est donc compatible avec ces schémas.</p>
	Plan de Gestion du Risque Inondation du bassin Loire-Bretagne 2016-2021	<p>Conscient de l'importance du risque inondation sur son territoire, et en particulier du risque associé à la submersion marine, le SCoT a veillé à reprendre les principales dispositions du PGRI Loire-Bretagne et à respecter les objectifs définis. Cela concerne notamment l'urbanisation en zone inondable, l'interdiction de remblai, la mise en œuvre d'indicateurs spécifiques... Il assure de la sorte sa compatibilité avec ce document.</p>
	Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Dinard-Pleurtuit	<p>Le SCoT est compatible avec le PEB en respectant les différents niveaux de constructibilité des zones concernées et en rappelant l'imposition du PEB aux documents d'urbanisme locaux qui vaut servitude d'utilité publique.</p>

\*Ne figure pas dans ce tableau le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Bretagne qui n'était pas approuvé lors de la réalisation de l'évaluation environnementale du SCoT.

Niveau d'opposabilité	Plans et programmes analysés*	Commentaires
PRISE EN COMPTE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique de Bretagne	Bien qu'initiiée dès 2013, soit 2 ans avant l'adoption du SRCE, la méthode d'élaboration de la Trame Verte et Bleue du SCoT révisé du pays de Saint-Malo répond en grande partie à ce cadre régional. Basée sur une approche par sous-trame intégrant les zonages réglementaires, mais aussi les espaces forestiers et bocagers d'intérêt, cette architecture naturelle prend aussi en compte les continuités avec territoires voisins tout en valorisant la diffusion de la biodiversité sur l'espace « inter-trame » et la notion de Nature en ville. A noter que son élaboration a fait l'objet d'une concertation avec les acteurs locaux et les élus du territoire. Le SRCE a donc bien été pris en compte par le SCoT du pays de Saint-Malo.
	Schéma Régional des Carrières de Bretagne	Même si ce schéma régional est actuellement en cours de réalisation, le SCoT a déjà pris en compte une partie de la problématique associée à l'activité extractive. Ainsi, il permet le maintien des carrières qui permettent un approvisionnement local en matériaux de construction, mais dans le respect des riverains, des paysages et de l'environnement.  De plus, il favorise indirectement une économie de la ressource minérale par ses mesures en faveur de la densification et du renouvellement urbain.

\*Ne figurent pas dans ce tableau le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et le schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM) de Bretagne qui n'étaient pas approuvés lors de la réalisation de l'évaluation environnementale du SCoT.

Niveau d'opposabilité	Plans et programmes analysés*	Commentaires
AUTRES	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de Bretagne	Au travers de ces dispositions en faveur de la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, source de pollution atmosphérique et d'émission de Gaz à Effet de Serre, le SCoT répond en partie aux objectifs fixés par le SRCAE. Ce point est aussi étayé par l'engagement du SCoT à concilier habitat et sobriété énergétique (promotion du bioclimatisme...). L'intégration de la problématique de la pollution de l'air dans les réflexions d'aménagement telle que demandée par le SCoT va aussi dans le sens d'une amélioration de sa prise en compte.
	Plans de gestion de déchets	Le SCoT fait directement référence aux différents plans de gestion des déchets d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor et à leurs orientations ou objectifs. Ils figurent en effet comme les bases sur lesquelles les collectivités compétentes doivent construire leur action en faveur de la bonne gestion des déchets selon le DOO du SCoT.
	Plan d'Action pour le Milieu Marin	Bien que le SCOT ne dispose pas de Schéma de Mise en Valeur de la Mer, plusieurs de ces dispositions vont dans le sens de l'objectif d'atteindre le bon état écologique des eaux littorales.

## 2) L'explication des choix retenus

L'objectif de cette partie est de permettre une bonne compréhension du processus de construction du SCoT, depuis l'Etat Initial de l'Environnement identifiant les enjeux environnementaux du SCoT jusqu'aux orientations et objectifs du DOO, en passant par le projet de territoire exprimé dans le PADD.

Cette explication doit laisser transparaître les raisons ayant conduit au choix final retenu dans le SCoT. Cela concerne en particulier les éléments issus du diagnostic, y compris dans son approche prospective (tendances d'évolution), et les objectifs définis à différentes échelles qui encadrent et guident l'élaboration du document (ex : loi Grenelle).

### Un projet construit sur des « murs porteurs » durables

Conscient que le développement de son territoire, tant en terme d'accueil de nouvelles populations que d'installations de nouvelles activités, ne peut se faire sans inclure une dimension de durabilité, le SCoT révisé du pays de Saint-Malo a souhaité agir sur les grandes thématiques environnementales suivantes :

- **L'énergie et le climat** : Territoire déjà producteur d'énergie renouvelable grâce à l'usine de la Rance, le pays de Saint-Malo n'en reste pas moins dépendant des énergies fossiles. Alors que l'avenir semble plus qu'incertain dans un contexte de changement climatique, le SCoT a souhaité répondre dès aujourd'hui, et pour les années à venir, au défi de la transition énergétique, prenant par ailleurs sa part de responsabilité vis-à-vis des nombreux objectifs internationaux (COP21), européen (Paquet énergie Climat) ou nationaux (loi Grenelle). Visant un principe d'opérationnalité du document, le SCoT a privilégié une action forte sur le volet mobilité. L'armature urbaine polarisée qu'il dessine, les densités urbaines qu'il décline ou le renouvellement urbain qu'il met en avant sont autant de mesures en faveur d'une réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit des transports en commun. Ces derniers, tout comme les autres mobilités alternatives au « tout voiture », sont mis en exergue dans le SCoT, dans une recherche d'inter-opérationnalité (ex : plateformes multimodales). L'habitat, autre secteur énergétivore, n'est pas en reste puisque le SCoT prône une haute qualité énergétique, grâce notamment au déploiement de solutions sobres et efficaces (isolation par l'extérieur, réseau de chaleur...).
- **La ressource en eau** : L'eau occupe une place importante sur le pays de Saint-Malo par son omniprésence : littoral, estuaire de la Rance, vallées et vallons, marais rétro-littoraux... Si une amélioration de sa qualité semble se dessiner depuis plusieurs années, les efforts doivent se poursuivre pour répondre notamment à l'enjeu de « Bon état des eaux » fixés par l'Union Européenne. Le SCoT agit dans ce sens en préservant la « Trame Bleue » du territoire, constituée des zones humides et des cours d'eau, mais aussi le bocage qui joue un rôle épurateur important. L'aspect quantitatif n'est par ailleurs pas oublié, le SCoT prévoyant d'assurer un développement démographique en corrélation avec ses ressources en eau potable et ses capacités épuratoires. Ces choix reposent aussi sur l'intégration des préconisations des quatre SAGE couvrant le territoire.
- **La biodiversité** : La préservation de la biodiversité figure comme un axe fort du SCoT révisé. Il se place ainsi dans la continuité du SCoT initial de 2007, tout en répondant aux nouvelles attentes issues des évolutions réglementaires récentes (Loi Grenelle et notion de Trame Verte et Bleue). En parallèle de son armature urbaine, le SCoT du pays de Saint-Malo a donc fait le choix de définir une armature naturelle composée de réservoirs de biodiversité reliés par des corridors écologiques. Ces continuités écologiques de diverses natures (Marais, étangs, zones bocagères denses...) sont identifiées et protégées dans le document afin d'en limiter l'urbanisation conduisant à leur fragmentation. Le SCoT se place de plus en faveur de la végétalisation de l'espace bâti (Nature en ville) et de la diffusion de la biodiversité sur l'ensemble de son territoire (protection des zones humides et des haies d'intérêt, lutte préventive contre les espèces invasives).
- **Le sol et le sous-sol** : En poursuivant des principes de développement polarisé, de densité urbaine et de renouvellement urbain, le SCoT révisé du pays de Saint-Malo fait le choix de lutter contre un étalement urbain consommateur de sols agricoles et de terres naturelles. Il agit aussi pour la ressource minérale en favorisant son économie (moins d'habitat diffus donc moins de voiries et réseaux divers à construire, forme urbaine visant

la compacité...) tout en permettant le maintien d'une activité extractive durable en préconisant de contenir l'urbanisation aux abords de carrières.

- **Les risques et les nuisances** : Le SCoT se doit d'assurer la sécurité et la santé de ses habitants actuels et à venir face aux différents risques naturels et technologiques. Cela concerne particulièrement un risque d'inondation particulièrement marqué sur le pays de Saint-Malo. Ce risque pourrait augmenter à l'avenir suite aux effets du changement climatique et en l'absence de régulation de l'urbanisation. En réponse à ce risque, s'appuyant sur le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI), le SCoT déploie donc plusieurs mesures afin d'en diminuer l'ampleur et de réduire l'exposition de sa population (urbanisation limitée...). Les nuisances, qu'elles soient sonores ou liées à la qualité de l'air, sont aussi intégrées au projet de territoire dans un objectif de réduction de leur impact.

### Une organisation cohérente avec la capacité d'accueil du territoire

La volonté des élus est d'avoir un projet de territoire ambitieux sur les plans démographiques (200 000 habitants en 2030) et économique, par rapport aux dernières dynamiques vécues mais justifié par la volonté de renforcer l'attractivité de la ville de Saint-Malo en tant que pôle majeur.

De manière à assurer la cohérence et la capacité à accueillir cette population par rapport à l'ensemble des enjeux du territoire, le projet du SCoT s'appuie sur une organisation territoriale où chaque commune joue un rôle. Quatre fonctions sont ainsi déclinées :

- rôle de proximité joué par toutes les communes ;
- rôle d'équilibre territorial à travers des services et équipements structurants dans les secteurs les plus éloignés des pôles structurants - *Communes de Beauvais-sur-mer, Cancale, St-Pierre de Plesguen et Tinténiac* ;
- rôle complet de polarité structurante (démographie, activité, équipements, services, transports...) – *Communes de Dinard-Pleurtuit-La Richardais, Dol de Bretagne, Pleine-Fougères et Combourg* ;
- rôle de rayonnement au-delà des limites du pays – *Communes de Saint-Malo et Saint-Jouan-des-Guérets*.

Sept critères ont été analysés de manière à pondérer la capacité d'accueil des communes :

- La capacité de toutes les communes à se développer
- Prise en compte des dynamiques passées
- Rééquilibrage au profit de l'Est du pays
- Intégration des contraintes sur le développement, même celle des courts termes
- Prise en compte des équipements existants
- Valorisation des gares
- Confortement des polarités

Les objectifs d'accueil et de production de logements sont basés sur ces différents critères et déclinés ensuite à l'échelle communale permettant de traduire en foncier ces capacités d'accueil.

De manière à garantir une consommation foncière limitée, des densités minimales sont également inscrites en objectifs pour chacune des communes du SCoT.

### Une mise en œuvre transversale du projet

Chacune des thématiques abordées dans le SCoT possède des objectifs qui permettent d'assurer la mise en œuvre et la cohérence des autres thématiques, dans une approche transversale.

Les quatre thématiques suivantes déclinent notamment le bon accueil de la population, dans le respect du cadre environnemental et paysager du territoire :

- Mettre en œuvre une politique du logement qui réponde à tous les besoins
- Assurer un développement pour toutes les activités
- Favoriser l'émergence d'une offre globale de déplacements à l'échelle du pays
- Anticiper les grands projets d'équipement et de services à l'échelle du pays

### Une traduction locale de la loi Littoral

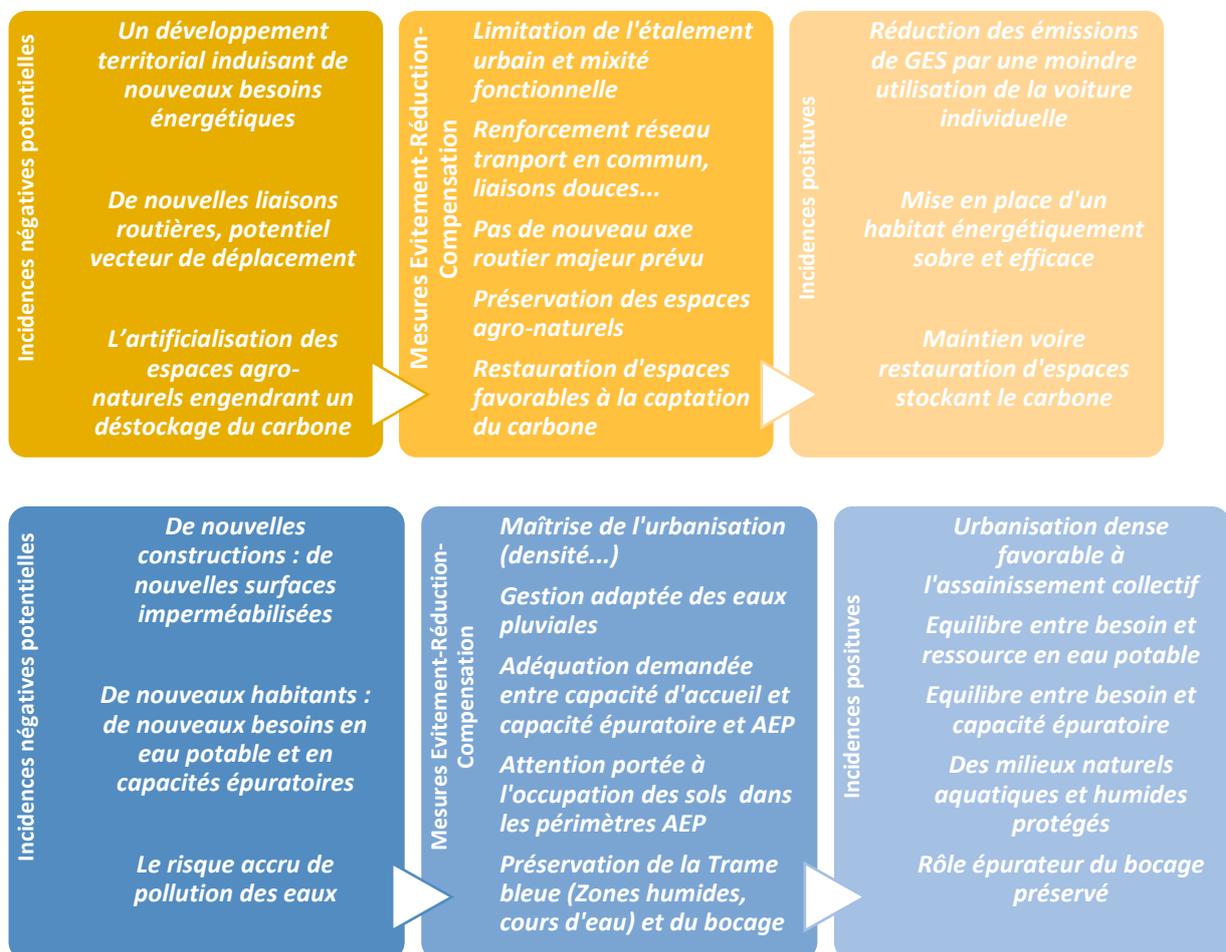
Le DOO du SCoT décline localement plusieurs notions de la loi Littoral :

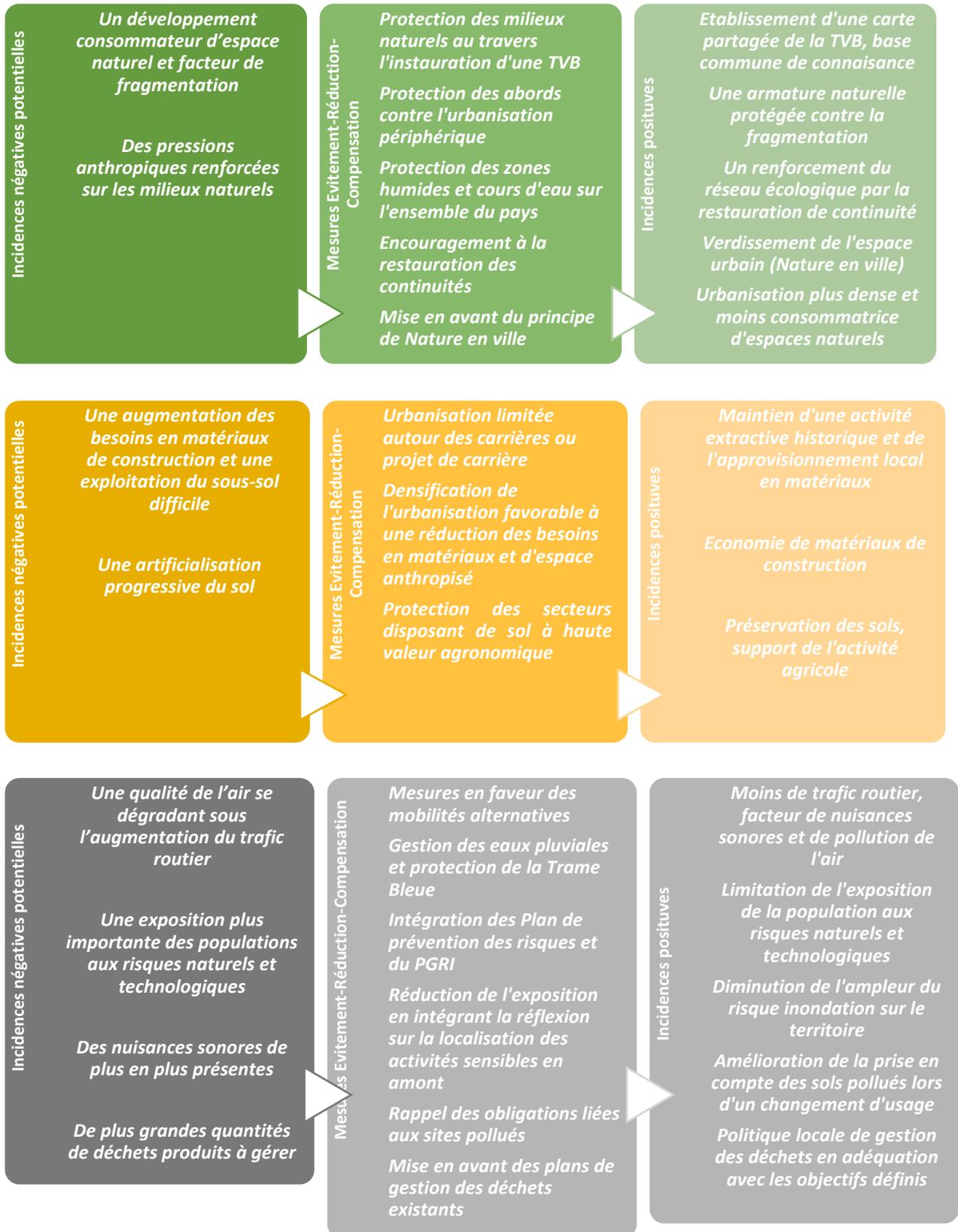
- Identification des agglomérations et des villages
- Précisions relatives aux hameaux nouveaux intégrés à l'environnement
- Délimitation des Espaces Proches du Rivage et caractérisation de ces espaces à travers 5 typologies afin de préciser la notion d'extension limitée de l'urbanisation pour chacun de ces espaces.
- Identification de 33 coupures d'urbanisation
- Précisions relatives aux nouvelles constructions dans la bande des 100 mètres
- Identification des secteurs potentiels pouvant comprendre des espaces remarquables littoraux
- Conditions d'évolution des terrains de camping et de caravanning

### 3) Les incidences du SCoT sur l'environnement et les mesures d'évitement, réduction ou compensation mises en œuvre

De manière similaire à la démarche d'étude d'impact d'un ouvrage sur l'environnement, tout en étant adaptée à l'échelle et à la précision de ce document de planification, une analyse des incidences prévisibles du SCoT a été réalisée. Cette dernière porte sur les incidences négatives potentielles de la mise en œuvre du schéma et pour lesquelles celui-ci a déployé des mesures visant à les éviter, puis les réduire voire les compenser (logique E-R-C). Les incidences positives sont aussi présentées. Cette analyse porte sur les incidences générales du SCoT, mais aussi sur les incidences particulières sur les zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le schéma lorsque nécessaire. Les incidences prévisibles du SCoT ont été évaluées pour les principales thématiques environnementales.

#### Les incidences environnementales générales





### Les incidences sur les secteurs de projet

En dehors de l'analyse des incidences générales du SCoT révisé du pays de Saint-Malo sur l'environnement, l'évaluation environnementale doit aussi porter sur les secteurs spécifiques de projet définis et localisés par le schéma. Cette analyse reste toutefois conditionnée au degré de précision du document et ne peut se substituer à l'étude d'impact.

Pour le SCoT révisé du pays de Saint-Malo, ces secteurs de projet correspondent aux zones commerciales localisées dans le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial annexé au DOO.

Une première approche permet toutefois de se rendre compte que la plupart des 37 zones définies reposent sur un tissu urbain déjà existant, le SCoT révisé ayant pour volonté d'agir prioritairement sur la requalification des zones existantes, en particulier celles implantées dans les centres-villes, sans création de nouvelles zones. Des extensions des zones dites « de flux », c'est-à-dire localisées en périphérie des centres urbains, sont néanmoins permises.

Une approche simplifiée a été conduite sur les sites de flux jugés plus sensibles. Celle-ci a permis de mettre en avant quelques enjeux et de définir des mesures d'évitement et de réduction des impacts. Il convient de préciser que cette approche ne remplace pas l'obligation réglementaire de réalisation d'une étude d'impact.

### Les incidences sur le réseau Natura 2000

Pour terminer, le dernier volet de l'évaluation des incidences du SCoT porte sur les zones spécifiques intégrées au réseau Natura 2000. En effet, la réglementation impose au SCoT de porter une attention particulière à la préservation de ces zones issues de l'application de la Directive « Habitats » (Site d'Intérêt Communautaire – SIC ou Zone Spéciale de Conservation – ZSC) et de la Directive « Oiseaux » (Zone de Protection Spéciale – ZPS).

Pour le SCoT révisé des Communautés du pays de Saint-Malo, l'analyse a donc porté sur les zones Natura 2000 présentes sur le territoire malouin ou en périphérie : Baie du Mont Saint-Michel (SIC FR2500077 et ZPS FR2510048) Estuaire de la Rance (SIC FR5300061) et Ilots Notre-Dame et Chevret (ZPS FR5312002), Etangs du canal d'Ille et Rance (ZSC FR5300050), Côte de Cancale à Paramé (ZSC FR5300052), Baie de Lancieux, baie de l'Arguenon, archipel de Saint-Malo et Dinard (ZSC FR5300012) et Iles Chausey (ZPS FR2510037).

Cette évaluation a conduit à la conclusion d'absence d'incidences notables sur ces différents sites, grâce notamment à la mise en œuvre de diverses mesures :

- Protection des zones Natura 2000 en tant que réservoirs de biodiversité principaux de la Trame Verte et Bleue tout en favorisant la prise en compte de leurs objectifs de conservation,
- Lutte contre l'urbanisation périphérique des sites Natura 2000 par l'incitation à la mise en place d'espace « tampon »,
- Maintien, voire amélioration, des continuités écologiques permettant la mise en réseau de ces différents sites,
- Action en faveur de la protection de la biodiversité sur l'ensemble du territoire : zones humides, zones bocagères denses...

## 4) Le suivi des effets du SCoT dans le temps

Enfin, l'obligation de proposer une méthode et des indicateurs de suivi est respectée dans ce document. En effet, le bilan de suivi des principales incidences identifiées obligatoire à l'échéance de 6 années induit la nécessité de construire des indicateurs adaptés dès le lancement du SCoT. Ces indicateurs doivent être simples dans leur collecte et leur utilisation, tout en étant représentatifs du suivi souhaité.

### Résumé des indicateurs de suivi

#### Indicateurs d'occupation du sol

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
1.1	Occupation du sol	% de territoires artificialisés ; % de territoires agricoles ; % de forêts et milieux semi-naturels ; % de zones humides et de surfaces en eau.	Mise à disposition d'une nouvelle base de données tous les 6 ans depuis 2000. Suivi proposé tous les 6 ans, en cas de donnée disponible.	Corine Land Cover
1.2	Evolution de la partie artificialisée du territoire	Hectares Hectares / an	Mise à disposition d'une nouvelle BD Topo tous les ans. Suivi proposé tous les 2 ans.	BD Topo, IGN

#### Indicateurs ressource en eau et qualité de l'eau

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
2.1	Inventaire et protection des zones humides et des cours d'eau	Nombre de communes	Tous les 3 ans	Communes
2.2	Gestion des eaux pluviales	Nombre de communes	Tous les 3 ans	Communes
2.3	Protection de la ressource AEP	Approche qualitative	Tous les 3 ans	Communes
2.3	Qualité des eaux superficielles	Unités et seuils de qualité variables suivant les paramètres étudiés.	Annuelle	Observatoire de l'eau en Bretagne
2.4	Qualité des eaux souterraines	Etat et objectifs chimiques déterminés par la DCE	Tous les 3 ans	Agence de l'Eau Loire-Bretagne
2.5	Qualité des eaux côtières	Etat et objectifs chimiques déterminés par la DCE	Tous les 3 ans	Agence de l'Eau Loire-Bretagne
2.6	Qualité des eaux portuaires	Teneur en différents polluants	Tous les 6 ans	REPOM
2.7	Qualité des eaux estuariennes	Teneur en différents polluants	Annuelle	DREAL Bretagne
2.8		Surface couverte par les algues vertes sur vasière	Annuelle	CEVA
2.9	Quantité d'eau (équilibre besoins/ressources)	Millions de m <sup>3</sup>	Tous les 3 ans	SMG35 – SMAP22

#### Indicateurs ressource du sol et du sous-sol

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
3	Maintien de l'activité extractive	Nombre d'installation Tonnage/an	Tous les 3 ans	DREAL

#### Indicateurs biodiversité et espaces naturels

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
4.1	Protection de la TVB	Approche qualitative	Tous les 3 ans	Communes ou DDTM (PLU) Syndicat Pays (SCOT)
4.2	Trame Verte et Bleue et anciennes carrières	Nombre de carrières	Tous les 3 ans	Communes
4.3	Restauration de la TVB	Approche qualitative	Tous les 3 ans	Communes
4.4	Prise en compte de la Nature en Ville	Nombre de communes	Tous les 3 ans	Communes
4.5	Espèces invasives	Nombre de communes	Tous les 3 ans	Communes
4.6	Evolution des surfaces de zonages réglementaires	% du territoire classé	Tous les 3 ans	DREAL

### Indicateurs de protection du patrimoine agricole

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
5.1	Surface agricole utile – SAU	Hectare	Non connue	Chambre d'agriculture
5.2	Recensement des exploitations agricoles	Nombre d'exploitations Densité d'exploitations : Nombre d'exploitations/km <sup>2</sup>	Agreste 10 ans	Agreste

### Indicateurs énergie et climat

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
6.1	Réduction de la consommation énergétique	GWh/an	7 ans	Données Ener'GES
6.2	Réduction des émissions de gaz à effet de serre	TeqCO <sub>2</sub> /an	7 ans	Données Ener'GES
6.3	Développement de la production d'énergie renouvelable	GWh/an	Annuelle	Tableau de bord des EnR des territoires du GIP Bretagne Environnement

### Indicateurs risques et nuisances

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
7.1	Diminution de l'exposition de la population au risque inondation	% de population exposée	Tous les 6 ans ( <i>correspondant à la fréquence de mise à jour de l'EPRI</i> )	DREAL
7.2		% de population exposée	Tous les 6 ans ( <i>correspondant à la fréquence de mise à jour de l'EPRI</i> )	DREAL
7.3	Prise en compte du risque inondation dans l'aménagement	hectare	Tous les 3 ans	Communes DDTM
7.4	Performance de l'assainissement collectif	Nombre de stations non-conformes	Tous les 3 ans	DDTM
7.5	Qualité de l'air à Saint-Malo	Unité : µg/m <sup>3</sup> . Seuils de qualité variables suivant les paramètres étudiés.	Annuelle	Air Breizh

### Indicateurs démographiques

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
8.1	Population : nombre d'habitants et croissance population	Nombre d'habitants % de croissance annuelle moyenne	Annuelle	INSEE
8.2	Soldes migratoires et naturels	Nombre d'habitants	Annuelle	INSEE
8.3	Indice de jeunesse	Nombre	Annuelle	INSEE
8.4	Répartition de la population par tranche d'âges	Nombre % de la population	Annuelle	INSEE
8.5	Effectifs des établissements du premier degré	Nombres d'élèves	Annuelle	INSEE, Rectorat de Rennes (données 2013)
8.6	Les effectifs des établissements du second degré	Nombres d'élèves	Annuelle	Collèges : INSEE Lycées : Conseil Régional de Bretagne et Rectorat de Rennes
8.7	Les effectifs des établissements d'enseignement supérieur	Nombres d'élèves	Annuelle possible	Ensemble des établissements du territoire

### Indicateurs habitat

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
9.1	Nombre et répartition des logements	Nombre de logements	Annuelle	INSEE
9.2	Usage principal des logements	Nombre % du parc immobilier	Annuelle	INSEE
9.3	Evolution des résidences secondaires	Nombre	Annuelle	INSEE
9.4	Typologie du parc de résidences principales	Nombre % de résidences principales	Annuelle	INSEE

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
9.5	Nombre et typologie des nouvelles constructions	Nombre de logements % des logements commencés par année	Annuelle	SITADEL
9.6	Statut d'occupation des résidences principales	Nombre d'occupants % d'occupants	Annuelle	INSEE
9.7	Taux de logements sociaux	% des résidences principales	Annuelle	INSEE
9.8	Densité moyenne	Logements/hectare	A l'approbation des documents d'urbanisme locaux	Communes
9.9	Renouvellement urbain	% des surfaces de développement	A l'approbation des documents d'urbanisme locaux	Communes
9.10	Taux de logements vacants	% de logements vacants	Annuelle	INSEE
9.11	Parc potentiellement indigne	% de logements potentiellement indignes	Périodique 3 ans	FILOCOM

### Indicateurs emploi / économie

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
10.1	Part des 5 secteurs majoritaires dans l'emploi total	% des emplois salariés	Annuelle	INSEE
10.2	Indice de concentration de l'emploi	Nombre	Annuelle	INSEE
10.3	Superficie des zones d'activités économiques	Hectares	Périodique	IDEA 35
10.4	Disponibilité des zones d'activités économiques	Hectares % de surfaces disponibles	Périodique	IDEA 35
10.5	Planification des zones économiques et commerciales	Hectares	A l'approbation des nouveaux documents d'urbanisme du territoire	Communes

### Indicateurs mobilité

N°	Nom de l'indicateur	Unité	Fréquence d'actualisation de la donnée	Source
11.1	Trafic routier	Trafic moyens journaliers VL Trafic moyen journalier PL	Annuelle	Conseil Général d'Ille-et-Vilaine
11.2	Parts modales des déplacements domicile travail	% des déplacements domicile-travail	Annuelle	INSEE
11.3	Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence	% des actifs	Annuelle	INSEE
11.4	Desserte TER	Nombre de trajets	Annuelle	SNCF
11.5	Fréquentation TER	Nombre de voyageurs	Périodique	ORTB