



# Côtes d'Armor 2020

CR → réunion du 15 janvier 2008

Comité prospectif issu  
des CA du CAD et du CDT

Thème : Développement spatial

---

## 1. Le développement des transports

Les participants ont rappelé les effets structurants des axes routiers et ferroviaires, notamment l'axe suivant la RN12, pour l'implantation des entreprises et de l'habitat. Ils ont cependant indiqué que ces effets structurants peuvent ne pas être suffisants (par exemple certaines communes proches de la 2x2 voies ne parvenant pas toujours à susciter l'implantation d'entreprises, autre exemple, la RN 164 qui n'est pas encore parvenue à rendre le territoire de Loudéac assez attractif), tandis que des axes routiers transversaux sud-nord du département font encore défaut (ex. à partir de Moncontour, de Quintin).

De façon générale, le groupe a pointé les difficultés de développement des communes qui sont éloignées de ces axes structurants, et par opposition l'attractivité de celles qui en sont limitrophes, en particulier celles dont l'offre de commerces, de services et de transports en commun s'est développée. Par ailleurs, la bi activité des ménages et l'élargissement des périmètres des marchés de l'emploi accentuent le besoin de proximité des axes de communication et de développement de l'offre de transports.

La question du coût du transport devrait en outre être de plus en plus prégnante à l'horizon 2020 (compte tenu des évolutions du coût du pétrole) et renforcer :

- les logiques de concentration au détriment d'un développement équilibré de l'espace départemental, suscitant des inquiétudes auprès des élus des communes plus éloignées,
- la part des transports dans le budget des ménages, notamment les bi actifs contraints de s'équiper de deux voitures.

A ce sujet, le groupe a souligné le risque d'appauvrissement des ménages qui ne sont pas en mesure de se loger à proximité des zones attractives compte tenu des prix croissants du foncier et de l'immobilier. Ces ménages se voient de ce fait doublement pénalisés : premièrement car ils sont contraints de s'éloigner de leurs lieux de travail, des ressources urbaines et des axes de communication, deuxièmement car cet éloignement génère un surcoût croissant de la mobilité.

Ces constats soulignent le besoin accru d'une offre de transports collectifs et d'une intermodalité entre réseaux de transports collectifs et modes de déplacements doux. Cette offre devrait se développer tant le long des axes structurants que dans une logique de rabattement des communes plus éloignées vers ces axes et les zones d'emploi. A cet égard, il semble d'autant plus important aux participants d'identifier les articulations entre les différents réseaux de transports collectifs intercommunaux (ligne régulière ou à la demande comme Distribus à Lamballe pour les salariés, Taxi Tub sur la Cabri pour les personnes à mobilité réduite), les réseaux départementaux (ex. Ty Bus) et extra départementaux (TER, TGV), de plus en plus de salariés travaillant dans le bassin rennais s'établissant dans l'est des Côtes d'Armor. Dans ce cadre, il leur a paru primordial d'anticiper la venue de la LGV.

Le groupe a cependant rappelé qu'à l'échelle du département des efforts sont engagés, puisque de nombreuses EPCI s'organisent pour mailler leur territoire et soutenir la mobilité des personnes à mobilité réduite (minibus, système de taxi, affrètement municipal,...) et qu'il existe une plate-forme technique départementale ouverte aux collectivités et aux usagers informant sur les possibilités de transports collectifs. Reste que malgré ces avancées, les volumes de voyages ne sont pas encore assez importants pour structurer davantage les lignes, par exemple en transformant des transports à la demande en lignes régulières ou pour étendre le réseau. L'augmentation du prix du carburant

pourrait contribuer à accroître sa fréquentation, mais n'exonère pas les collectivités locales d'une réflexion sur la manière de mieux répondre aux besoins des différents types d'usagers.

Les participants ont par ailleurs évoqué l'intérêt de mutualiser les besoins de transports collectifs et de les adapter aux horaires de travail des salariés, notamment en ce qui concerne les entreprises d'une même zone d'activités. De façon générale, il pourrait être envisagé un renforcement des partenariats entre entreprises et collectivités en matière d'élaboration et de financement de l'offre de transports.

Sur le plan du transport aérien, la multiplicité des plates-formes bretonnes a été jugé peu efficace par les participants qui ont estimé que cette thématique avait davantage intérêt à être traitée à l'échelon régional. S'agissant de l'aéroport de Lannion, une valorisation touristique leur semblerait cependant intéressante. De plus, ils ont jugé essentiel d'anticiper la liaison du département avec le futur aéroport de Notre Dame des Landes.

Enfin, l'opportunité d'une utilisation accrue des NTIC pour compenser les besoins de déplacements des salariés a été débattue. Certains évoquant par exemple la possibilité de mise en place d'hôtels de télé travail et d'une collaboration sur ce thème avec le pôle Images et réseaux. D'autres estimant que cela relève davantage de l'utopie compte tenu des formes d'organisation du travail qui devraient se perpétuer et de la recherche de synergie entre entreprises autour de pôles de développement. Quoiqu'il en soit, il a semblé à tous judicieux d'engager un rapprochement avec le pôle de compétitivité pour aborder les potentialités des techniques actuelles ainsi que la dimension prospective en matière de NTIC.

## **2. La captation des retombées économiques de la croissance de la métropole rennais : les leviers du foncier et des ressources humaines**

Comme il a déjà été mis en avant lors de la première réunion du groupe, les participants considèrent le fort développement du bassin rennais davantage comme un atout qu'un inconvénient, notamment sous l'angle de l'attractivité résidentielle (que ce soit des résidences principales ou secondaires). Outre les retombées économiques liées à l'habitat, cette attractivité résidentielle renforcerait les bassins d'emplois costarmoricains et leur attractivité auprès des entreprises. Cette stratégie implique l'élaboration d'une politique d'accueil des salariés par :

- un renforcement conséquent de l'accessibilité et des solutions de transports innovantes,
- une politique foncière adaptée voire une politique d'aide à la pierre pour les primo accédants,
- une offre de commerces et de services suffisante dans les bourgs,
- un marketing territorial des atouts des Côtes d'Armor (qualité de vie,...).

Le pays de Saint-Malo apparaît comme un concurrent majeur de cette stratégie d'attractivité résidentielle du fait de ses nombreux atouts (accessibilité, zone portuaire, Atalante, le cadre de vie,...). Cependant les participants ont estimé que les Côtes d'Armor et en particulier le bassin de Saint-Brieuc ont des avantages à faire valoir, notamment en regard du niveau des prix du foncier et de l'immobilier dans le pays malouin.

En outre, sous l'angle de l'attractivité économique, Saint Malo est actuellement le débouché maritime de la métropole rennais. Mais à l'attractivité résidentielle de Saint-malo engendre une concurrence sur l'espace avec les activités économiques, notamment industrielles. L'idée d'appuyer le développement portuaire de Saint-Brieuc, et plus largement son développement économique, par le renforcement des liens avec la métropole rennais a été avancée en faisant valoir :

- la taille du bassin économique de Saint-Brieuc en comparaison avec celui de Saint-Malo,
- la structure démographique de sa population qui augure d'un plus fort vieillissement à 10 ou 15 ans,
- la rareté du foncier du pays malouin.

Les participants ont estimé que les acteurs Costarmoricains auraient intérêt à élaborer une argumentation afin de valoriser le débouché maritime international briochin (notamment vers les pays anglo saxons) et ses potentialités en terme de plate-forme logistique.

Enfin, vu l'importance de la croissance rennaise, certains participants ont estimé que le territoire de Saint-Brieuc aurait à faire valoir un foncier plus attractif que celui du bassin rennais pour favoriser l'implantation des entreprises.

### **3. Le développement équilibré du département**

#### Le renforcement de l'appartenance collective à l'espace départemental

Le département des Côtes d'Armor, au-delà de son unité administrative, est partagé entre différents bassins de vie dont les liens ne sont pas toujours évidents et dont les identités peuvent différer. La différence entre l'est et l'ouest du département a été citée par les participants, par exemple le Trégor n'ayant pas forcément à voir avec le pays de Dinan.

Le groupe s'est par conséquent interrogé sur les modalités de renforcement d'une identité départementale partagée. Plusieurs pistes ont été évoquées, à titre d'exemple :

- une meilleure exploitation du caractère patrimonial et touristique de la baie de Saint Brieux (coquilles Saint-jacques, marsouins, chemins de randonnée,.....,
- l'établissement d'une ligne de cabotage maritime entre Dinan – Saint-Malo et l'ouest du département (ex. Bréhat).

#### L'équilibre entre économie présentielle et productive

Les participants ont souligné l'importance d'un développement équilibré du territoire en terme de nature du développement. Bien que le développement d'une stratégie résidentielle et touristique soit un enjeu d'avenir majeur, il convient de veiller au maintien des activités productives dans le département et à leur accès au foncier. Compte tenu de la poursuite de la concentration spatiale des activités économiques, il semblerait pertinent d'élaborer un plan d'aménagement et de transports qui articule concentration des entreprises et répartition spatiale de l'habitat.

#### L'équilibre du développement territorial

Le groupe a également fait le constat d'une forte multi polarisation des pays constituant le département. Par exemple Dinan et son pays sont tournés vers Saint-Malo et Rennes, que ce soit sous l'angle des bassins d'emplois ou de celui de la répartition géographique des services publics et des institutions (hôpitaux, juridictions, Banque de France). Plus globalement, ils se sont interrogés sur le parti à prendre entre une réaffirmation des territoires infra départementaux ou une mise en cohérence des territoires à l'échelle départementale. Par exemple, est-il souhaitable de valoriser un territoire de Centre Bretagne plutôt qu'un arrière pays costarmoricain ?

Il subsiste également des interrogations sur l'intérêt de développer une métropole dans le département. Mais il a été rappelé qu'une métropole ne se décrète pas mais se développe à partir de projets de territoire (gare multimodale, modernisation de l'offre commerciale en centre ville, grands hôtels...) qui nécessitent une véritable autorité politique plutôt qu'une dilution des responsabilités et des lieux de décisions à différentes échelles territoriales.

Au final, ils ont insisté sur l'enjeu d'un développement équilibré sur le département en renforçant les centralités secondaires constituées, notamment Lannion, Guingamp, Loudéac Dinan et Lamballe, plutôt qu'en concentrant le développement sur Saint-Brieuc. De fait, il serait possible de considérer le département comme une ville ou une métropole.

### **4. L'intégration des enjeux environnementaux**

Du côté des entreprises, le groupe a souligné l'intégration croissante des enjeux environnementaux par le monde économique, et notamment les grands donneurs d'ordre. Le risque pour les entreprises du département est de se voir refuser des marchés en regard de leur bilan environnemental, tant auprès des donneurs d'ordre publics que privés. Il semble essentiel aux participants de renforcer les démarches de management environnemental au sein du tissu économique Costarmoricain.

En matière de politique d'habitat, la règle de limitation des surfaces individuelles à 300 m<sup>2</sup> proposée par le Grenelle de l'environnement a été citée, en regard d'une moyenne générale départementale de limitation des permis de construire de l'ordre de 700 m<sup>2</sup>. En outre, l'intérêt d'un développement des R+1, R+2, R+3, y compris dans les communes rurales, a été avancé, conditionnée à la qualité paysagère des aménagements.

Le même type d'orientations a été proposé pour les entreprises, par exemple au travers de la construction de parkings et de lieux de stockage en hauteur et d'efforts de mutualisation d'infrastructures entre entreprises (gestion des déchets, stockages, parking,....).

En matière de politique de transports, le groupe a également aussi insisté sur l'enjeu de développement de transports non polluants et économes en énergie.

En matière d'aménagement, la protection du littoral, atout majeur du département, doit également être assurée.

Enfin, l'enjeu de sécurisation énergétique du département et l'intérêt du développement des productions d'énergie renouvelable ont été rappelés, par exemple en développant l'hydrolien et l'éolien off shore.