



Côtes d'Armor 2020

CR → réunion du 5 février 2008

Comité prospectif issu

Du CA de l'O3D

Thème : Développement spatial

1. Quelles polarités spatiales de développement ?

Un relatif éclatement des polarités de développement

Le développement économique et résidentiel se réalisant essentiellement le long de la RN12 avec un effet d'attractivité vers Rennes, le groupe a insisté sur la nécessité de poursuivre le développement d'autres axes, notamment nord-sud tels Saint-Brieuc-Loudéac-Vannes ou Saint-Brieuc-Quintin-Rostrenen. Au-delà de l'intérêt économique du développement de ces axes, l'enjeu est le développement résidentiel des communes limitrophes. Cependant, certains participants ont émis des doutes quant à l'attractivité de ces territoires pour y installer des ménages, bien que les déplacements professionnels y soient en progression. Ce qui pose en retour un problème de recrutement pour les entreprises qui s'implantent ou souhaitent se développer au sud de la RN 12.

De plus, certaines zones du département polarisent davantage leur développement vers d'autres départements que vers les principaux centres urbains des Côtes d'Armor. Notamment, le Pays de Dinan est davantage tourné vers Rennes et Saint-Malo. Tandis que le Pays du Centre Ouest Bretagne l'est davantage vers Carhaix et plus largement vers le Finistère et le Morbihan et a tendance à s'appuyer sur une dynamique de développement autonome (avec le risque de limiter son aire de développement). De même la zone d'emplois de Loudéac s'inscrit plutôt dans un bassin d'emplois relativement autonome Loudéac-Pontivy que sur un axe Loudéac-Saint-Brieuc.

Globalement, l'attractivité du bassin rennais et de ses emplois, bien que participant au développement résidentiel des Côtes d'Armor, s'effectue au détriment du développement économique costarmoricain, auquel il ne resterait que les activités de services aux résidents. C'est également pour cette raison que les participants ont émis des doutes quant à l'opportunité de renforcement du pôle briochin.

Quel positionnement de Saint-Brieuc à 2020 ?

Les participants ont fait le constat d'un déficit d'image de Saint-Brieuc à l'échelle nationale comparativement aux autres principales villes bretonnes (Brest, Rennes,...) et même à certaines villes du département, connues au travers d'emblèmes sportifs et/ou culturels (Guingamp, Saint-Quay Portrieux,...). Globalement, ils ont estimé que les villes des Côtes d'Armor (Dinan, Lannion, Loudéac,...) ne sont pas encore assez développées pour être considérées comme des villes moyennes disposant de l'éventail nécessaire de services, d'entreprises, d'emplois, d'offre commerciale et culturelle. En conséquence, plutôt que de renforcer le poids de Saint-Brieuc dans le département, ce qui aggraverait le déséquilibre départemental (en particulier nord-sud), certains participants préféreraient accentuer les efforts sur les autres villes afin de constituer un réseau de villes moyennes à même de porter le développement départemental.

Ce qui n'empêche pas le groupe de préciser qu'il est aussi important de penser l'attractivité de Saint-Brieuc comme une « vitrine », un « porte drapeau » du département, notamment pour des activités spécifiques aux métropoles (ex. : emplois métropolitains supérieurs liés aux fonctions métropolitaines telles la communication, l'innovation,...) mais également en renforçant ses pôles d'excellence (zoopôle, batipôle, laboratoires,...). Les participants ont d'ailleurs souligné l'importance de conserver et développer des entreprises connues nationalement et internationalement qui participent de l'image du département (ex. Chaffoteau).

La pertinence d'un schéma départemental d'aménagement

Ces considérations ont suggéré au groupe l'élaboration d'un schéma départemental d'aménagement afin de s'assurer de la mise en cohérence du développement départemental et de sa visibilité. Cela suggère également d'identifier des facteurs d'entraînement de l'agglomération briochine et de l'accompagner d'une politique d'accueil et d'hébergement suffisante.

Il a été également proposé de concevoir un développement des autres villes en spécialisant les bassins d'emplois afin de favoriser l'émergence ou le renforcement de clusters (ex. : un pôle algues à Lannion, un pôle froid à Dinan, un pôle NTIC à Lannion...), par exemple en valorisant davantage la qualité de vie et le patrimoine et en développant une politique attractive en matière de transports. A cet égard, il a été suggéré de réfléchir au développement de secteurs économiques, voire de niches, s'appuyant sur cette image de qualité de vie (par ex. dépollution). Bien que le COB se soit déjà résolument engagé dans cette voie (nouveaux matériaux, éco construction, bois énergie,...), il subsiste de nombreuses incertitudes sur la viabilité de certaines filières en devenir (ex. chanvre dans la construction), notamment du point de vue technique (ex. : pas d'avis technique pour le chanvre dans la construction ce qui rend impossible les assurances décennales pour les entreprises de BTP). Ces incertitudes constituent un frein au développement de ces filières, phénomène qui a été apparenté à la frilosité française face au risque.

Il a été également rappelé que du fait des limites environnementales des territoires pour supporter des activités économiques (notamment liées à la capacité d'épuration des cours d'eau pour les activités agroalimentaires), il est nécessaire d'intégrer cette dimension dans la stratégie de développement économique du département. A cet égard, il semble judicieux de prévoir un développement économique qui se concentre sur les principaux pôles pour les activités économiques plus polluantes en l'accompagnement d'infrastructures performantes (ex. stations d'épuration, bassins de rétention) plutôt que de favoriser son essaimage. Un schéma départemental des zones d'activités identifie 18 zones réparties sur tout le territoire. Reste qu'il serait utile de favoriser l'implantation des activités les moins polluantes dans les zones les plus sensibles du point de vue environnemental.

2. Mise en cohérence des politiques foncières et maîtrise du foncier

Bien que des initiatives de limitation des parcelles constructibles émergent au travers des SCOT, les participants ont rappelé le besoin d'un EPFR qui puisse favoriser la maîtrise du foncier et assurer la préservation des espaces agricoles tout en permettant le développement économique et résidentiel. Ils ont également pointé l'enjeu d'une plus grande cohérence et systématisation des outils et leviers de planification (communes, Conseil général, SBAFER, EPFR) pour arbitrer au mieux les différentes velléités d'emprise foncière (agriculture, habitat, bâtiments publics, zones d'activités) et éviter que certaines communes ne s'exonèrent d'une réflexion stratégique à cet égard quand elles ne sont pas inscrites dans un SCOT.

Mais le groupe a souligné les contradictions potentielles entre une politique de maîtrise foncière et une politique d'habitat durable, par exemple favorisant l'orientation vers le sud pour économiser l'énergie mais consommant davantage de foncier (tant par les surfaces au sol que pour les emplacements de parking et les dessertes). Une des solutions dont l'idée est de plus en plus répandue est de construire davantage en hauteur, y compris en milieu rural, en mutualisant les espaces verts, les balcons et en s'assurant d'une architecture de qualité (ex. semi collectif en milieu périurbain). Une solution complémentaire est la mitoyenneté des maisons afin de conserver la chaleur. Reste qu'il est souhaitable de veiller à l'accessibilité de ces formes d'immobilier par les personnes âgées.

L'importance de conserver une relative mixité d'occupation des espaces a également été évoquée, plutôt que de les spécialiser en distinguant par exemple des zones agricoles et des zones résidentielles. L'objectif étant d'éviter notamment la ghettoïsation du milieu rural et d'y maintenir une vie résidentielle.

3. Quel développement des réseaux de transports ?

L'accroissement des mobilités

Du fait de l'augmentation du prix de l'immobilier et du foncier dans les zones les plus attractives (pôles urbains, littoral), les participants ont rappelé que les distances domicile-travail se sont accrues, conduisant à l'accroissement général des mobilités des salariés. Par exemple, du fait de la croissance du bassin rennais, il n'est pas rare que des habitants de Loudéac aillent travailler à Rennes. La dispersion de l'habitat, spécificité du département participe également de cet accroissement des mobilités.

En outre, la diminution des services publics en milieu rural, notamment les écoles, est un facteur de diminution des commerces dans les bourgs. Ce phénomène se conjugue au fait que les repreneurs de ces commerces connaissent des difficultés à être rentables en regard du coût de rachat du patrimoine immobilier et foncier. Les participants constatent à ce sujet une grande volatilité des supérettes (à ce propos, certains participants ont évoqué l'idée d'implantation de relais de GMS dans certains bourgs) et autres petits commerces (cafés,...), conduisant dans certains cas à la constitution de déserts commerciaux dans les communes et à l'absence de lieux de convivialité de proximité. En conséquence, ce phénomène accroît également les besoins de mobilité des habitants.

Accroître l'offre de transports collectifs adaptée aux travailleurs

Face à ce constat et à l'augmentation durable du coût du carburant, il semble essentiel de développer l'offre de transports collectifs urbains et inter urbains (TER, bus). Plusieurs améliorations doivent être recherchées, notamment :

- le développement des axes nord sud du département qui ne bénéficient pas de la voie ferrée Rennes-Brest,
- un maillage plus important de Ty Bus sur l'ensemble du territoire,
- le réemploi d'anciennes voies ferrées (ex. Loudéac Saint –Brieuc, Paimpol Saint-Brieuc,...),
- une meilleure desserte des villes et villages par le TER,
- une meilleure desserte des zones d'activités par bus,
- le développement de l'intermodalité, par exemple entre zones de co voiturage et réseaux de transports collectifs,
- une adaptation des horaires aux besoins des actifs.

Le groupe a rappelé également les espoirs suscités par la LGV qui représente une opportunité de développement intéressante à 2020 pour suppléer aux déplacements routiers. Il s'est également interrogé sur la possibilité d'établir des lignes maritimes desservant les ports de la côte nord de Bretagne (ex. Roscoff, Lannion, Saint-Brieuc, Dinan, Saint-Malo, les îles,...).

L'organisation des lignes interurbaines à partir de pôles secondaires de rabattement a aussi été évoquée, les petites communes étant connectées à ces pôles secondaires à partir de lignes de minibus ou de taxis collectifs à la demande (au risque d'aggraver la situation économique des commerces dans les bourgs).

Cependant, des doutes ont été émis vis-à-vis de la fréquentation que pourrait susciter un accroissement de l'offre de transports collectifs.

Les participants ont remarqué que ce sont les femmes qui utilisent davantage les transports collectifs, ils en ont conclu qu'il pourrait être judicieux de conduire une étude sur les facteurs expliquant ce phénomène et sur les leviers d'une fréquentation plus masculine.

Le groupe a proposé que l'ensemble des acteurs impliqués dans la politique de transports, notamment les entreprises au travers des PDE (Plans de Déplacements d'Entreprise), puisse se réunir afin de mettre à plat les besoins persistants, les incohérences et les problématiques d'intermodalité entre tous les modes de transport. La création d'un bureau des temps départemental pourrait être l'outil de cette mise en commun.

Synthèse des idées force des participants pour la démarche Côtes d'Armor 2020

- ✓ Réduire l'empreinte écologique du département et devenir un département d'excellence environnementale, exemplaire en matière de transports collectifs et de mobilité décarbonée.
- ✓ Relever le défi de l'économie verte en misant sur le développement de nouvelles activités et les traduire en terme de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.
- ✓ Accompagner les mutations de l'industrie agroalimentaire vers plus de qualité et de proximité (circuits courts).
- ✓ Améliorer les conditions de travail et la qualité des emplois.
- ✓ Développer l'éco conditionnalité des aides du Conseil général.
- ✓ Poursuivre la valorisation des richesses naturelles et patrimoniales et favoriser le maintien de la population en milieu rural.
- ✓ Développer les pôles d'excellence.
- ✓ Renforcer l'attractivité de Saint-Brieuc au travers de projets emblématiques pour améliorer l'image des Côtes d'Armor en dehors du département.
- ✓ Veiller à l'aménagement équilibré du territoire entre activités économiques, résidentielles et tertiaires.