



panorama
des SCoT
bretons

■

Si la Bretagne m'était contée... par les SCoT
Panorama de la planification territoriale pré-SRADDET

■

Fédération des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne



■

SOMMAIRE

■

Introduction : décrire le paysage de la planification pré-SRADDET.....	3
Ce que nous disent les SCoT bretons.....	4
Conclusion : quelques enjeux pour l'élaboration du SRADDET ...	16
Annexes méthodologiques.....	17

INTRODUCTION

Décrire le paysage de la planification pré-SRADDET

L'année 2016 est l'année d'impulsion du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Dans ce contexte, les agences d'urbanisme et de développement de Bretagne ont proposé la production d'un panorama des SCOT bretons qui permette de disposer d'une représentation du paysage de la planification territoriale préexistant au SRADDET.

Ce travail permet d'identifier les traits communs aux projets de territoire actuellement mis en œuvre en Bretagne et de mesurer leur capacité à constituer la base d'un projet pour la Bretagne.

Pour ce faire, les cinq agences d'urbanisme et de développement ont mis en œuvre une grille d'analyse incluant « 29 questions pour 29 SCoT ». En s'appuyant sur les Projets d'aménagement et de développement durables (PADD) et les Documents d'orientations et d'objectifs (DOO), les agences ont particulièrement cherché à voir :

- si les SCOT s'inscrivent dans un système territorial plus large, à l'échelle des aires urbaines, des départements ou de la région, et comment ils le font, notamment en termes de récit territorial ;
- si les différentes approches locales sont convergentes, en distinguant les différentes thématiques abordées par les SCoT (habitat, mobilité, économie, commerce, organisation de l'espace,...) ;
- s'il existe des problématiques et enjeux partagés par familles de SCOT, en fonction notamment de leurs grandes caractéristiques géographiques et urbaines (SCoT ruraux, périurbains, littoraux, métropolitains, etc.)
- ce que le SRADDET pourrait apporter comme valeur ajoutée sur les questions d'échelles, de thématiques, de dynamiques territoriales ;
- si des territoires pertinents porteurs d'enjeux régionaux partagés (logiques d'axes, de bassin de vie, dynamiques géographiques infra régionales,..) émergent de l'analyse.

CE QUE NOUS DISENT LES SCoT BRETONS

1. DE L'ARMATURE URBAINE

Les SCoT identifient différents types d'espaces selon :

- une hiérarchie : pôle principal, secondaire, village, hameau,
- les caractéristiques socio-économiques générales : pôle métropolitain, urbain, littoral, rural...
- l'importance des équipements et des services : pôle structurant, d'équilibre, de proximité.

SCoT du Pays de Rennes, DOO, p.9

L'armature urbaine en 2030 s'organise autour des :

- cœur de métropole,
- pôles d'appui au cœur de métropole,
- pôles structurants de bassin de vie,
- pôle structurant de bassin de vie à moyen-long-terme,
- pôles de proximité et pôles d'appui de secteur.

SCoT du Trégor, DOO, pp. 15-17

- un pôle principal,
- des pôles secondaires,
- des communes de premier niveau

Si la plupart des SCoT comportent des orientations d'aménagement qui prennent appui sur l'armature urbaine, leur portée prescriptive est relativement faible dans environ la moitié des cas (ex. : « les pôles relais doivent être confortés »). Cependant, les orientations se précisent dans les SCoT récents, l'armature urbaine constituant alors le support des prescriptions en matière d'organisation des mobilités, de production de logements, de consommation d'espace... Elle permet également de justifier la répartition et la vocation des secteurs à vocation économique – notamment commerciale – et des enveloppes foncières qui sont liées.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- la définition d'une typologie partagée des espaces et des territoires ;
- l'identification de quelques échelons d'armature d'intérêt régional (ou la formulation d'une méthodologie permettant de les identifier, en distinguant les critères de taille, fonction et caractérisation socio-économique) ;
- l'affirmation du rôle de cette armature pour différencier les objectifs d'aménagement et de développement.

2. DE L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Une majorité de SCoT souligne la diversité et la complémentarité des territoires et pose le principe d'un maintien des équilibres territoriaux ou d'un «développement équilibré du territoire» sans que cette notion soit tout à fait explicitée. C'est la définition de l'armature urbaine, et les orientations qui lui sont adossées, qui, dans les faits, apportent une réponse à cet enjeu d'équilibre, avec une priorité souvent donnée à la revitalisation des centralités.

Sauf erreur, la notion d'égalité des territoires n'est pas utilisée.

Plusieurs SCoT littoraux évoquent un nécessaire équilibre entre l'espace littoral et l'espace rural intérieur, qualifié également de rétro littoral. Les SCoT restent cependant majoritairement centrés sur eux-mêmes. Ils cherchent principalement à consolider les pôles principaux et, dans quelques cas, à construire un équilibre avec les pôles secondaires. La notion d'équilibre renvoie souvent aux dynamiques démographiques, davantage dans une logique d'accompagnement des tendances observées que de rééquilibrage.

L'objectif d'équilibre ou de rééquilibrage territorial renvoie à des réalités très diverses. L'enjeu de rééquilibrage est, par exemple, cité par le SCoT de Brocéliande pour appuyer le projet de doublement de la RD 166 sur l'axe touristique Vannes – St Malo, en lien avec l'objectif régional de désenclavement des territoires. Le SCoT du pays de Guingamp comporte une orientation visant à « bâtir un territoire solidaire et équilibré :

- orienter et maîtriser le développement afin de rendre le territoire du Pays de Guingamp plus solidaire, plus attractif, tout en conservant un équilibre au sein du territoire ;
- favoriser un développement équilibré du tissu économique : Assurer l'accueil d'activités dans un souci de rééquilibrage entre l'Ouest-Est (développement plus important) et Nord-Sud (secteurs fragilisés) entre rural et urbain ».

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE

- l'appréhension des dynamiques territoriales à une échelle supra SCoT, notamment au regard des aires de rayonnement des grandes infrastructures (aéroports, ports, équipements de santé, d'enseignement supérieur...) et des logiques d'axes (routes nationales et voies ferrées : Bretagne nord, Bretagne centre, Bretagne Sud).

3. DE LA LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN

Si tous les SCoT formulent l'objectif de lutter contre l'étalement urbain, le niveau d'ambition n'est pas toujours formulé de façon claire. La mesure de la consommation d'espace passée n'est pas toujours indiquée et les règles pour arriver à réduire cette consommation sont, d'une part hétérogènes, d'autre part à consolider.

Neuf SCoT fixent des objectifs maximaux de consommation par EPCI ou commune. Toutefois, 4 de ces SCoT sont élaborés à l'échelle d'un EPCI et ne déclinent pas ces objectifs à l'échelle communale, ce qui pose la question des modalités d'application de l'objectif en l'absence d'un PLUi. Les autres SCoT, selon leur ancienneté, ne comportent qu'une orientation indicative «réduire la consommation d'espace» ou, plus récemment, comportent un objectif chiffré de réduction à leur échelle, sans préciser les modalités de déclinaison de cet objectif aux échelles inférieures. Un SCoT définit des plafonds de consommation, mais sans qu'il soit indiqué qu'il s'agit d'une moindre consommation par rapport à celle constatée antérieurement. Pour les SCoT qui ne comportent pas de plafond, des taux de renouvellement urbain et des densités en extension urbaine sont fixés.

Dans la pratique, il semble donc que ce soit surtout au niveau des PLU(i) que s'expriment principalement les efforts de maîtrise de la consommation d'espace, souvent sous la pression de l'Etat.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE

- une harmonisation de la définition et des règles de mesure de la consommation d'espace ;
- la définition d'une méthode pour passer d'un objectif global de réduction à des orientations efficaces et permettant une lecture comparée des différents territoires.

4. DU RENOUVELLEMENT URBAIN

L'importance du renouvellement urbain est exprimée dans la grande majorité des SCoT. Mais au-delà d'un énoncé de principe, tous les SCoT ne comportent pas d'objectifs chiffrés de production en renouvellement urbain. A l'exception des SCoT de l'Ouest Cornouaille et du pays de Saint-Brieuc, le renouvellement urbain n'est pas présenté comme un préalable à l'extension urbaine.

Le SCoT de l'Ouest Cornouaille comporte comme orientation de « conditionner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones à l'utilisation préalable ou concomitante des disponibilités foncières localisées dans le tissu urbain existant, à l'intérieur de l'enveloppe urbaine ». Des difficultés sont toutefois apparues sur les modalités de mise en œuvre de cette orientation, faisant émerger le besoin de renforcer sa traduction opérationnelle.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE

- l'émergence d'une ambition régionale partagée, au regard de la priorité donnée par la loi au renouvellement urbain ;
- une analyse partagée des leviers de redynamisation des centres villes (soutenir l'implantation des équipements générateurs de flux, faire émerger un avantage comparatif à s'installer dans les centres pour les entreprises et les habitants...);
- un travail avec les professionnels de l'aménagement sur les modèles économiques du renouvellement urbain (pour l'habitat et pour l'économie).

5. DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN EXTENSION URBAINE

Afin de contenir l'étalement urbain, une large majorité de SCoT exprime des objectifs de densité pour les opérations en extension urbaine. Ces objectifs sont le plus souvent liés à l'armature urbaine. Quelques SCoT ne comportent toutefois pas d'objectif. Le niveau de densité le plus fréquent, pour l'échelon bas de l'armature, est de 12 logements/ha. Certains SCoT définissent ces densités comme des minima, d'autres comme des objectifs moyens qui ne sauraient s'appliquer à toute opération. Un plancher peut alors compléter la moyenne : le chiffre de 10 logements/ha par exemple prévu dans le SCoT du pays des Vallons de Vilaine.

Au-delà de la formulation des objectifs, il convient de noter que la plupart des SCoT n'apportent pas de définition de la densité. Et dans les SCoT qui le font, ces définitions sont hétérogènes : elles intègrent ou non les distances de recul, les espaces verts, les équipements communs qui peuvent exister dans les opérations d'aménagement.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE

- la valorisation d'opérations d'aménagement aux formes urbaines qualitatives et économes en espace ;
- la formulation d'une définition régionale des modalités de calcul de la densité.

6. DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN RENOUVELLEMENT URBAIN

Les objectifs de production en renouvellement urbain sont exprimés de façon extrêmement variable : parfois absents, parfois par «une priorité sera donnée au renouvellement urbain», le plus souvent avec des objectifs moyens formulés en part de la production nouvelle. La définition de la production en renouvellement urbain n'est pas toujours explicite, et s'entend souvent comme ce qui n'est pas produit en extension urbaine, c'est à dire ce qui est produit dans les zones déjà urbanisées.

Dans le pays d'Auray, il y a un nombre de logements à produire et un phasage dans le temps, ainsi qu'une méthodologie d'identification des potentialités et disponibilités foncières et la manière de définir la réceptivité urbaine théorique.

SCoT du Pays d'Auray, DOO, p.64

Action 1 :

Prioriser l'intensification des espaces urbanisés existants

- Pour la réalisation de ses objectifs économiques et résidentiels, le SCoT donne la priorité à l'intensification et au renouvellement des espaces urbains existants afin de viser à l'échelle du Pays, la réalisation :
- de 52% (modulables en fonction des communes) des besoins en logements au sein des enveloppes existantes,
 - de 60% des objectifs de création d'emploi au sein des enveloppes existantes.

Pour assurer la réalisation de leurs objectifs de production de logements, les documents et opérations d'urbanisme mobilisent prioritairement les capacités des enveloppes urbaines existantes. Ils identifient pour cela les potentialités et disponibilités foncières restantes dans le tissu urbaon existant et mobilisent les outils et moyens contribuant à leur valorisation et optimisation (règlements d'urbanisme plus souples, orientations d'aménagement et de programmation, emplacements réservés).

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- l'évaluation de la part de la production actuelle en renouvellement urbain ;
- la promotion des référentiels fonciers au service de stratégies permettant la mobilisation des potentiels identifiés dans le tissu déjà urbanisé.

7. DU DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

La moitié des SCoT analysés fixe des plafonds de surface en extension urbaine, le plus souvent territorialisés (par commune ou par zone d'activité), sans qu'il y ait de garantie que ces plafonds correspondent à des réductions de la consommation d'espace par rapport à la consommation passée. Le SCoT du pays de Pontivy conditionne l'ouverture de nouvelles zones à un taux de remplissage des zones existantes. Le PADD du SCoT de l'Ouest Cornouaille énonce l'ambition de répondre à 60% des besoins économiques dans les zones existantes.

Les orientations relatives au développement des zones d'activité sont le plus souvent distinguées entre plusieurs niveaux de zones (d'intérêt de pays, de communauté, local...). La proximité aux infrastructures de transport, et particulièrement routières (routes nationales), ressort explicitement. Cependant, la définition des zones d'activité (qui peuvent être désignées comme pôle, secteur, zone, parc...) et leur localisation (précise ou non, en lien ou non avec l'armature urbaine) sont très hétérogènes.

La densification des zones existantes et le renouvellement urbain sont souvent évoqués dans leur principe.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une mesure commune des consommations d'espace passées par types d'activités ;
- une évaluation de la part de la production actuelle en renouvellement urbain ;
- une analyse partagée du lien entre le dynamisme des centralités et celui des périphéries ;
- l'émergence d'une vision commune de la gestion économe du foncier économique et des modèles d'aménagement liés ;
- la définition d'orientations communes au droit des grandes infrastructures routières et ferroviaires.

SCoT du Trégor, DOO, p.82

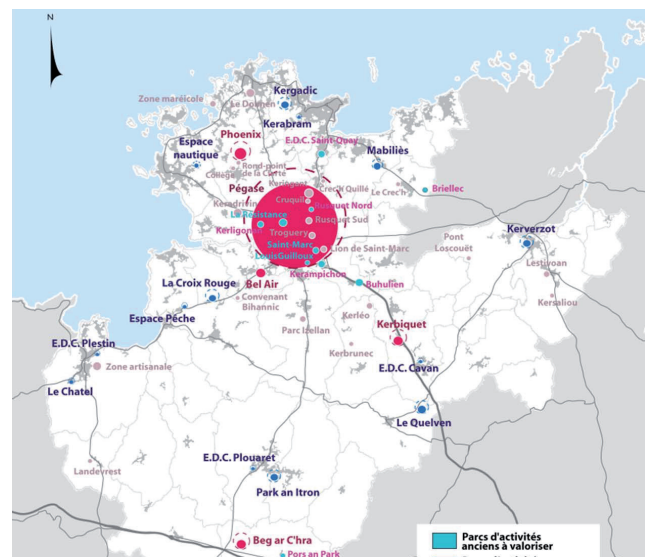
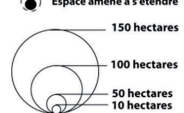


Schéma 9. Les Parcs d'activités du Trégor et leur stratégie de développement

Le Trégor compte une quarantaine de zones d'activités parsemées sur le territoire, qui répondent ou ont répondu aux besoins de développement des entreprises locales. Le SCoT limite le nombre de ces zones, encadre les enveloppes foncières de leur extension, et prévoit des conditions d'aménagement plus exigeantes que par le passé.



8. DU LIEN AMÉNAGEMENT - DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les PADD comportent quasi-systématiquement des indications sur les objectifs de développement économique. Pour autant, ces objectifs ne se traduisent le plus souvent, en termes d'aménagement, que par quelques considérations générales sur l'accessibilité du territoire, le foncier et son organisation spatiale. L'approche la plus fréquente reste de « répondre au besoin des entreprises » en n'interrogeant que marginalement les conséquences des développements périphériques sur les mobilités, la vitalité des centres-villes, l'étalement urbain, etc. Les SCoT étant le plus souvent élaborés à des échelles inférieures aux zones d'emploi, ils peinent à réguler les effets de concurrence foncière entre territoires. Les SCoT les plus récents distinguent toutefois les réponses à apporter aux entreprises selon que leur activité est compatible avec l'habitat ou non. La réponse aux premières peut s'envisager en « zone urbaine mixte » voire dans les centralités, pour peu que des capacités foncières soient identifiées, alors que les secondes ont davantage vocation à intégrer des zones d'activité dédiées. Les SCoT régulent davantage les implantations commerciales.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- la consolidation d'une vision intégrée de l'aménagement, intégrant et conciliant les enjeux liés à l'activité économique, aux mobilités, à l'énergie, l'eau, la biodiversité... en commençant par la mise en cohérence des schémas sectoriels régionaux.

SCoT du pays de Saint-Brieuc, PADD, p. 45



9. DES IMPLANTATIONS COMMERCIALES EN EXTENSION URBAINE

Quelques SCoT évoquent à peine le commerce. La majorité traite de la thématique dans une double optique : préserver le commerce de centre-ville et encadrer les développements en extension urbaine. Le SCoT de Lorient ne prévoit pas, par exemple, de nouvelle zone commerciale en extension urbaine et une partie du quota de création de m² autorisé dans les ZACOM sont conditionné à un retour à un taux de vacances inférieur à 9% dans des centralités associées. Ailleurs, les zones d'aménagement commercial sont identifiées, le plus souvent en lien avec l'armature urbaine, et des règles d'implantation des commerces sont formulées selon la taille des commerces. Le SCoT du Pays de Brest définit également des vocations thématiques des zones commerciales, qui conditionnent les implantations des commerces selon la nature de leur activité.

SCoT du pays de Brest, DOG, p. 117 (annexe 3)

PRESCRIPTIONS SPÉCIFIQUES AUX NIVEAUX DE FONCTIONS COMMERCIALES

Les implantations commerciales à venir répondront aux objectifs ci-dessous :

Niveaux de fonctions commerciales	PROXIMITÉ	SEMI-PROXIMITÉ	STRUCTURANT	MÉTROPOLITAIN	
Localisation des commerces	Dans les centralités*	Centralités et périphéries	Centralités et périphéries	Centralité et périphéries	
Typologie des commerces dans les centralités	Tous types de commerces, quelles que soient l'activité et la surface de vente. La création d'équipements cinématographiques se fera exclusivement dans les centralités.				
Typologie des commerces de périphérie	Commerces d'une surface de vente ≥ 300 m ² (surface extensible jusqu'à 500 m ² dans les PLU) <ul style="list-style-type: none"> • Grandes surfaces alimentaires • Grandes surfaces spécialisées en non alimentaire « courant » dont bricolage, jardinge, habillement, sport, bazars-solderies • Grandes surfaces alimentaires • Grandes surfaces spécialisées Spécialisation des pôles périphériques <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kergrodec/L'Hermitage : grandes surfaces alimentaires et spécialisées dont automobile, sport, équip, maison/foyer, bricolage/jardinge. ✓ Fraouven : grandes surfaces spécialisées dont sport, équip, maison/foyer, bricolage-jardinge. 				
SURFACES DE VENTE MAXIMALES					
Grandes surfaces alimentaires**	Zone de chalandise		Hors agglomération brestoise	Agglomération brestoise (sites laïcs et géant)	10 000 m ²
	< 3 000 hab	> 3 000 hab			
Grandes surfaces spécialisées***	1 500 m ²	2 200 m ²	2 200 m ²	3 200 m ²	4 500 m ²
	Règle générale				
Bricolage	1 000 m ²	1 000 m ²	1 000 m ²	1 000 m ²	Formats exceptionnels
	1 000 m ²	1 000 m ²	2 000 m ²	2 500 m ²	
Jardinge	1 000 m ²	1 000 m ²	2 000 m ²	2 500 m ²	
	2 000 m ²	2 000 m ²	4 000 m ²	5 000 m ²	
Bricolage-jardinge	1 000 m ²	1 000 m ²	2 000 m ²	2 500 m ²	
	1 000 m ²	1 000 m ²	2 000 m ²	2 500 m ²	

* Centralités : la centralité des communes est composée de l'agglomération principale, des agglomérations secondaires et des villages au sens de la loi Littoral (cf. liste dans le DOG du SCoT), ainsi que de leurs extensions programmées dans les documents d'urbanisme.

** grandes surfaces alimentaires : commerces dont la surface de vente est supérieure ou égale à 300 m² et dont la vente de produits alimentaires représente une part d'activité importante (superettes, supermarchés, hypermarchés, hard-discount).

*** Grandes surfaces spécialisées : commerces dont la surface est supérieure ou égale à 300 m² spécialisés dans un ou plusieurs secteurs (ex : équipement de la personne, de la maison, culture, loisirs, bazars-solderies...)

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- la définition de principes partagés pour les implantations commerciales dans les centralités, les zones urbaines mixtes et les zones d'aménagement commercial ;
- la définition d'orientations communes au droit des grandes infrastructures routières.

10. DES COMMERCES DANS LES CENTRALITÉS

La plupart des SCoT prévoient que les commerces s’implanteront en priorité dans les centralités. Il est alors demandé aux documents d’urbanisme locaux de délimiter les centralités. Certains SCoT interdisent l’implantation des petits commerces (<300m2) hors des centralités. Les implantations dans les ZACOM sont a contrario conditionnées à une taille minimum. Il n’y a que dans les centralités des principales polarités urbaines que tous les formats sont autorisés. Quelques SCoT (Dinan, Saint-Malo...) comportent également des dispositions pour éviter les installations commerciales dans les zones artisanales.

11. DE LA DIVERSITÉ DES FORMES URBAINES

L’ensemble des SCoT promeut une diversification des formes urbaines, c’est-à-dire les solutions alternatives à la maison individuelle, et fixe comme orientation de favoriser les formes d’habitat intermédiaires ou collectives dans les documents d’urbanisme locaux. La nécessité de concevoir des programmes s’insérant bien dans leur environnement est également soulignée. Selon les SCoT, des recommandations plus ou moins détaillées accompagnent ces orientations. Le SCoT de Châteaulin et du Porzay illustre par des schémas des exemples d’opérations offrant des types et des tailles de logements diversifiés.

12. DU LIEN ENTRE PRODUCTION DE LOGEMENTS ET ARMATURE URBAINE

Les objectifs de production de logement sont le plus souvent définis par intercommunalité ou bassin de vie, avec une orientation complémentaire précisant que ces objectifs devront être déclinés à la commune, dans les PLH et les documents d’urbanisme locaux, en tenant compte de l’armature urbaine et de l’objectif de conforter les centralités. Les SCoT récents et élaborés à l’échelle d’un EPCI sont tenus de préciser les objectifs chiffrés par commune. C’est le cas pour les SCoT du Pays de Redon, de Concarneau Cornouaille, du pays de Quimperlé...

13. DE LA PRODUCTION DE LOGEMENTS AIDÉS

Si l’ensemble des SCoT exprime l’objectif de permettre à tous un accès au logement, les déclinaisons varient significativement en fonction du marché immobilier. Le SCoT du pays de Fougères indique ainsi que dans un contexte non tendu, l’objectif principal est de soutenir l’accession aidée. De fait, l’objectif de 25 à 30% de la production nouvelle n’apparaît que dans les SCoT des métropoles et les SCoT comportant des communes carencées (ex. : SCoT de Cap Atlantique).

SCoT de Châteaulin-Porzay

→ Action 1 Les PLU organisent l’implantation préférentielle du commerce dans le cadre des objectifs suivants :

→ **En priorité dans les centres villes et centres de bourgs**

- Par centre*, on entend le ou les secteurs d’animation où se concentrent commerces, services et équipements (un pôle gare peut constituer une 2^e centre ville par exemple).

Dans ces secteurs définis par les PLU, la commune régit librement la taille des commerces en s’assurant que les gabarits des locaux commerciaux et des flux qu’ils génèrent soient compatibles avec le réseaux viaire et les morphologies des espaces urbains qui reçoivent ces commerces.

***Définition des centres :**

Dans une même commune, les centres sont des espaces urbains mixtes, le plus souvent proches de flux de déplacements, favorisant le regroupement commercial. Ils peuvent ainsi relever de centres existants ou à créer, qu’ils soient principaux (centre-ville d’un bourg...), secondaires ou de quartier, ou qu’ils correspondent à un secteur gare, de densité d’habitat ou d’opération mixte habitat /service dans le cadre de projets de renouvellement urbain notamment.

Une commune peut donc avoir plusieurs centralités ; leur périmètre variant selon l’organisation de l’implantation des services et commerces et du fonctionnement urbain existant ou projeté par la commune.

Les PLU identifient les espaces pouvant être qualifiés de centres sur la base de cette définition.

L’ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une analyse partagée du lien entre le dynamisme des centralités des périphéries ;
- une analyse partagée des leviers de redynamisation des centres villes (soutenir l’implantation des équipements générateurs de flux, faire émerger un avantage comparatif à s’installer dans les centres pour les entreprises et les habitants...).

L’ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- la reconnaissance de besoins de production différenciés selon les territoires.

14. DE LA RÉPARTITION DES LOGEMENTS AIDÉS

Les objectifs de production sont, selon les SCoT, soit définis globalement, comme un objectif minimum à atteindre sur l’ensemble de la production, soit déclinés selon les territoires (polarités de l’armature urbaine) qui concentrent l’essentiel de la demande. Les objectifs définis englobent la production de logements locatifs sociaux et l’accession sociale à la propriété.

15. DU LIEN ENTRE URBANISATION ET ORGANISATION DES MOBILITÉS

Si les SCoT ne font pas de référence explicite au schéma régional de mobilité durable et des transports, les SCoT des principales agglomérations identifient bien la nécessité d'une coordination entre l'organisation de l'offre de transport en commun et la politique d'aménagement. Les orientations en matière de déplacements sont, dans ces espaces les plus urbanisés, clairement adossées à l'armature urbaine, en particulier en ce qui concerne l'offre de transports en commun. L'approche dominante est de proposer une offre de transport en commun qui desserve les principaux pôles d'habitat. Mais il n'est pas établi que l'objectif prioritaire soit de générer un report modal significatif, ce qui impliquerait de donner la priorité au niveau de service plutôt qu'à l'étendue des réseaux.

La plupart des SCoT expriment l'objectif de développer des alternatives à la voiture individuelle et une majorité identifie les pôles d'échanges multimodaux et les aires de covoiturage existants ou à créer. Quelques SCoT identifient également les principaux axes à organiser pour les cheminements doux. Pour autant, les SCoT peinent à formuler des orientations opérationnelles de nature à répondre, notamment, à l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le lien entre facilité de déplacements et l'étalement urbain ne semble pas non plus perçu.

Enfin, si la problématique du transport de voyageurs ressort explicitement, les enjeux logistiques sont plus exceptionnellement traités, et même en ces cas, ils le sont sous la forme de principes, à l'exception du SCoT du pays de Rennes qui développe particulièrement ce point.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- une meilleure compréhension du lien mobilité-aménagement et notamment du lien entre l'accessibilité des territoires et l'étalement urbain ;
- l'émergence d'une vision régionale des mobilités futures ne se limitant pas à l'avenir des réseaux de transport en commun.

16. DE L'INTERMODALITÉ

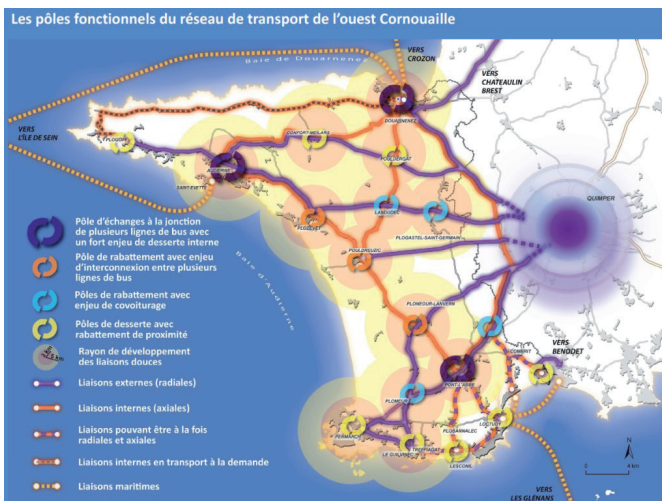
L'objectif de développer la multimodalité autour des gares est très souvent exprimé, mais le plus souvent sans objectif explicite en termes de niveau d'usage à atteindre. Le SCoT du Pays de Rennes est celui qui a le plus poussé la logique, en explicitant le niveau de service attendu en regard des pôles d'échanges multimodaux à créer et en précisant les densités des opérations jouxtant ces futurs pôles d'échanges multimodaux.

Pour autant, l'approche de l'intermodalité développée dans les SCoT s'inscrit davantage dans une optique de faciliter les pratiques de déplacements que dans l'optique de susciter un report modal significatif.

De la même façon, l'intermodalité est principalement appréhendée via le prisme du transport de voyageurs. Elle gagnerait à l'être davantage en termes de transport de marchandises.

Le SCoT de l'Ouest Cornouaille hiérarchise des « pôles fonctionnels » en 4 niveaux, en lien avec la définition de son armature urbaine :

- pôles d'échanges à la jonction de plusieurs lignes de TC avec un fort enjeu de desserte interne ;
- pôles de rabattement avec enjeu d'interconnexion entre plusieurs lignes de TC ;
- pôles de rabattement avec enjeu de covoiturage ;
- pôles de desserte avec rabattement de proximité.



L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- l'expression d'une ambition régionale en termes d'évolution des parts modales, et l'identification des leviers les plus efficaces pour y parvenir, tant pour les déplacements de voyageurs que de marchandises ;
- l'expression d'un niveau d'usage attendu pour les pôles d'échanges multimodaux connectés aux infrastructures de transport régionales.

17. DU DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

Les enjeux portuaires sont évoqués dans la plupart des SCoT concernés, avec une diversité d'enjeux selon les types de port (commerce, pêche, plaisance, etc.). Les orientations sont souvent génériques, de type «préserver les accès à la mer et les capacités d'évolution des installations portuaires» sans que les SCoT comportent d'indications plus localisées. L'adaptation du port de commerce aux exigences de la logistique est évoquée dans le SCoT du pays de Brest. Le SCoT de l'agglomération de Vannes formule explicitement l'objectif de maintien et d'évolution de l'ensemble des installations portuaires et nautiques comme un enjeu économique et touristique de premier plan. Le SCoT du pays de Lorient définit comme objectif de garantir un périmètre aux activités portuaires. Le SCoT de l'Ouest Cornouaille met l'accent sur la pêche et la logistique et prévoit la création d'un « complexe portuaire performant ». En arrière-plan de l'ensemble des SCoT se lisent la pression foncière sur les espaces portuaires et les contraintes d'aménagement liées à la loi littoral.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une identification des enjeux de développement les différents types de ports et une territorialisation des orientations stratégiques pour les ports d'intérêt régional.

18. DU NUMÉRIQUE

Le numérique, évoqué dans tous les SCoT, l'est principalement sous l'angle du déploiement du très haut débit en reprise, explicite ou non, des orientations du SCORAN. La priorité d'équipement des zones d'activité ressort fréquemment. Les SCoT n'abordent en revanche pas les autres modes d'accès au réseau (déploiement des réseaux hertziens, wifi), l'enjeu de doter les territoires d'infrastructures de stockage ou traitement de données (datacenters, calculateurs...), ni même l'impact des usages du numérique sur les modes de vie (notamment en termes de mobilité) et les activités économiques (notamment commerce, tourisme). Il semble donc que le potentiel de transformation des territoires sous l'effet du numérique ne soit pas encore réellement perçu.

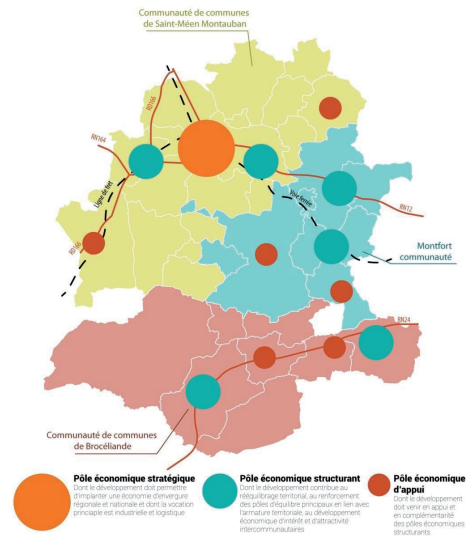
L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une lecture partagée des modèles économiques et des modes de vie émergents liés à l'essor du numérique, et leurs implications en termes d'aménagement et de développement durable des territoires.

19. DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les SCoT, même les plus récents, ne comportent pas de référence explicite à la stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation. Si les grands piliers économiques des territoires sont le plus souvent présentés dans les PADD, les stratégies territoriales sont rarement explicitées. Une ambition est parfois formulée en termes d'emplois, à maintenir ou développer. Quand une stratégie est explicitée, elle est déclinée dans le DOG ou le DOO sous la forme d'orientations relatives aux d'infrastructures, services et réserves foncières qui « devront permettre de répondre aux besoins des entreprises ». Ces orientations peuvent être adossées à l'armature urbaine. Consolider une vision intégrée des enjeux de développement et d'aménagement reste donc d'actualité pour éviter que les orientations d'aménagement ne soient perçues comme des contraintes pour le développement.

Schéma d'organisation économique (SCoT du pays de Brocéliande – DOO)



L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une territorialisation des orientations de la stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, en particulier en ce qui concerne le développement des infrastructures et équipements d'intérêt régional ;
- une analyse partagée du lien entre le dynamisme des centralités des périphéries.

20. DE L'AGRICULTURE ET DE L'AQUACULTURE

A l'instar des autres activités économiques, les SCoT traitent essentiellement de l'agriculture et, pour les SCoT littoraux, de l'aquaculture dans leur dimension spatiale : objectifs de réduction de la consommation d'espace agricole, protection de secteurs sous pression, dispositions de nature à préserver la capacité d'évolution des bâtiments agricoles et aquacoles, encadrement des changements de destination. Si les ZAP et PAEN sont parfois encouragés, ces outils ne relevant pas du SCoT semblent peu mis en œuvre au profit d'autres approches telles que la protection des « champs urbains » (SCoT du pays de Rennes) ou la protection de « l'espace agricole majeur » pour une durée de 20 ans (SCoT du pays de Brest et de Cap Atlantique).

PRÉSERVER DURABLEMENT DES SITES AGRICOLES ET FORESTIERS GRÂCE AUX PÉRIMÈTRES DE CHAMPS URBAINS

SCoT du pays de Rennes - DOO p 32

Les « champs urbains » sont des espaces agronaturels et/ou forestiers qui ont vocation à le rester durablement. Les champs urbains ont deux vocations essentielles :

- ils protègent les sites agricoles et naturels les plus convoités pour les pérenniser et les conforter dans leur espace et dans leurs fonctions, principalement celle de production de biens et services agricoles ;
- ils favorisent le développement des usages de loisirs verts intercommunaux de proximité, compatibles avec l'activité agricole et les enjeux écologiques (gîtes, fermes auberges, chemins, activités équestres, etc.), au cœur des réseaux de communes qu'ils contribuent ainsi à renforcer.

SCoT du pays de Saint-Malo - DOO p 33

A l'échelle du Pays de Saint-Malo deux types d'espaces agricoles à protéger font l'objet d'une réglementation particulière :

- les ensembles de haute qualité de sols,
- les espaces à forte pression urbaine.

DÉLIMITER DES ESPACES AGRICOLES PÉRENNES

SCoT Cap Atlantique, DOG, p. 25-26

Les PLU des communes auront à charge la délimitation précise des espaces agricoles pérennes localisés par la carte ci-après dans le cadre d'une marge évoluant de 100 à 150 m, matérialisé sur la carte par le contour progressif vert clair. Cette délimitation pourra être étendue et les PLU devront réserver d'autres espaces à usage agricole.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- une vision partagée des évolutions possibles des modèles de productions agricoles, et des orientations à envisager pour accompagner les évolutions souhaitables ;
- l'identification des principaux enjeux par grandes parties de territoire : les espaces à dominante agricole, les espaces en déprise, les espaces littoraux, les espaces sous influence urbaine.



ESPACES VERTS	CONTOUR PROGRESSIF VERT CLAIR	ESPACES BLANCS
EAP du SCOT minimum que les PLU doivent délimiter à la parcelle	A intégrer dans la délimitation à la parcelle des EAP sauf justification dans le cadre de l'orientation méthodologique suivante	La commune procède à des arbitrages en fonction de l'orientation méthodologique suivante, et détermine les espaces à urbaniser, les espaces agricoles et / ou les espaces à reconquérir par l'agriculture, qu'elle peut pour partie intégrer aux EAP du SCOT au regard notamment de leur intérêt actuel pour les agriculteurs

Les EAP délimités par les communes d'où ils proviennent constituent les EAP du SCOT pérennes à 20 ans et faisant l'objet d'un suivi du SCOT grâce à une intégration au SIG de CAP ATLANTIQUE. Ils seront classés en A ou N avec un indice les désignant comme EAP du SCOT. La superficie effective (après délimitation), minimale des EAP est évaluée à 18 000 ha exploités ou exploitables (hors routes).

21. DU TOURISME

Le tourisme est systématiquement évoqué dans les SCoT, avec comme orientations quasi-systématiques, de valoriser le patrimoine naturel et culturel, développer l'hébergement touristique, améliorer les déplacements (voiture et mobilités douces). Les SCoT du Trégor et de Vannes se distinguent par une cartographie plus fine des enjeux touristiques et des orientations associées.

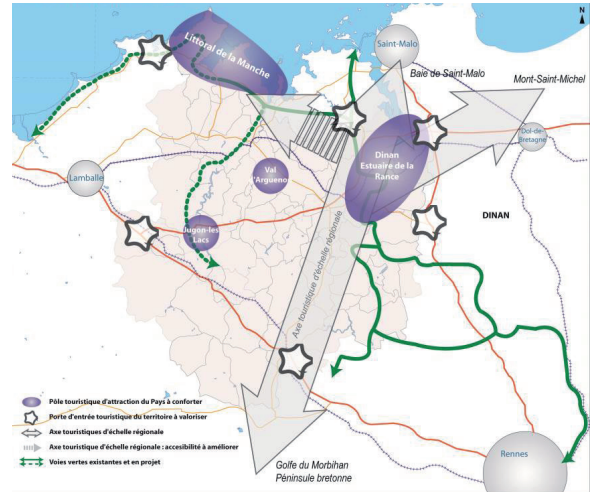
STRUCTURER L'OFFRE TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

SCoT du Pays des Vallons-de-Vilaine (DOO - p 37)

Le territoire des Vallons-de-Vilaine possède des atouts touristiques majeurs : voies d'eau, voies vertes, sites majeurs (Lohéac, etc.). Au sein de la destination touristique régionale « Rennes et les Portes-de-Bretagne », structurer l'offre est essentiel pour promouvoir le territoire, son potentiel, et transformer ses atouts en réelles retombées touristiques et économiques.

Le SCoT souhaite faire de la Vilaine un axe touristique majeur.

SCoT du Pays de Dinan, PADD, p.33



22. DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE

Une large majorité de SCoT indique que les documents d'urbanisme locaux devront identifier les éléments de patrimoine architectural et urbain et fixer les règles utiles à leur préservation. Ces orientations sont souvent exprimées en lien avec la volonté de développer le tourisme.

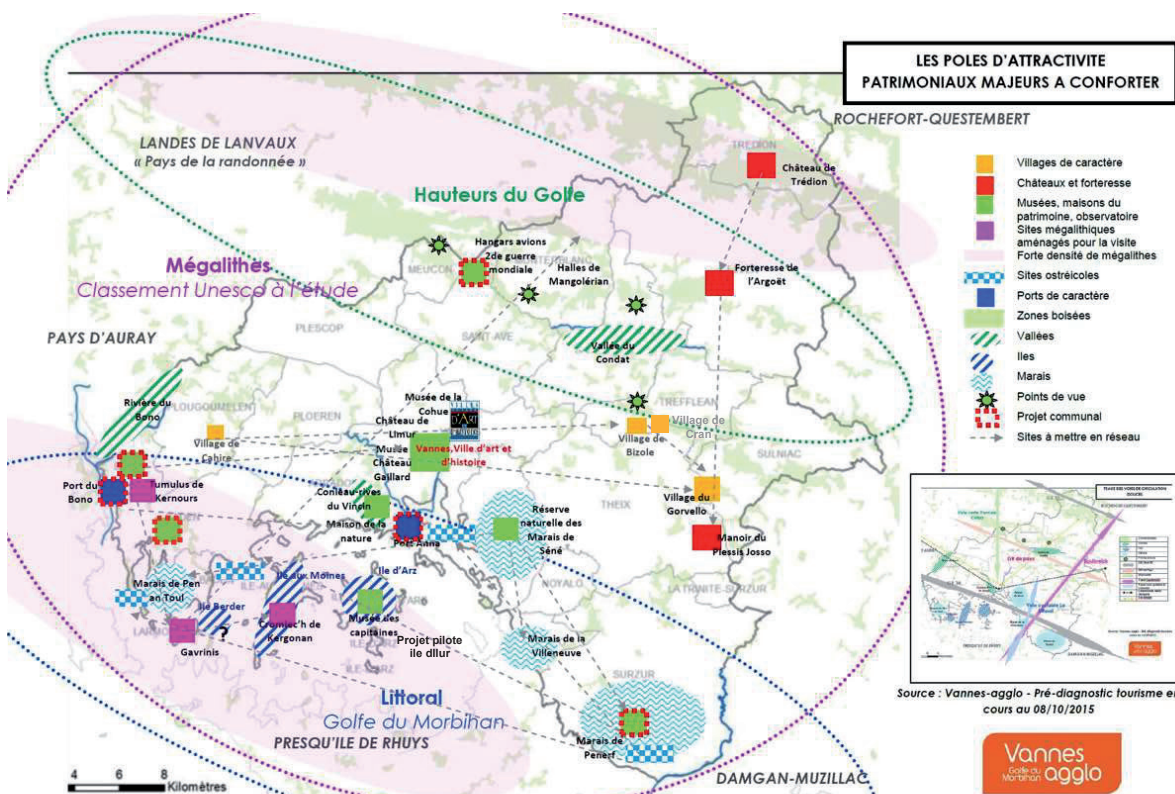
Deux SCoT se distinguent par des développements plus significatifs : celui du Trégor, notamment dans l'inventaire des éléments patrimoniaux, et celui de Vannes, notamment dans la précision de ce que les documents d'urbanisme locaux devront faire.

Au delà, la plupart des SCoT présentent le paysage comme un atout sur lequel les territoires peuvent s'appuyer pour, d'une part renforcer l'identité du territoire et, d'autre part, améliorer la structuration du territoire et les liaisons entre les espaces.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- une réflexion sur les paysages, permettant de restituer la question du patrimoine à l'échelle de grandes parties du territoire.

SCoT de Vannes, DOO, p.53



Source : Vannes-agglo - Pré-diagnostic tourisme en cours au 08/10/2015



SCoT de l'Odet - DOO - Unités paysagères

La diversité des paysages est un atout sur lequel le SCoT peut s'appuyer pour renforcer l'identité du territoire.

Ainsi chaque unité paysagère, en fonction de ses caractéristiques peut faire l'objet de recommandations et/ou de mesures d'accompagnement spécifiques.

[...]

L'agglomération quimpéroise

Recommandations

Les perspectives monumentales sur les flèches de la cathédrale et les perspectives naturelles dans la ville et depuis ses abords gagneront à être préservées, notamment à la traversée des vallées par les voies de contournement.

Par ailleurs, l'urbanisation, de part et d'autre des voies de contournement sera maîtrisée, pour préserver de longues séquences rurales entre les échangeurs en entrées de ville.

Mesure d'accompagnement

Enfin, il est recommandé de poursuivre la requalification paysagère et architecturale des zones d'activités existantes dans le cadre de tout aménagement, et de rechercher une qualité maximale sur les nouvelles opérations en entrée de ville ou le long des voies de contournement.

[...]

L'estuaire de l'Odet

Recommandations

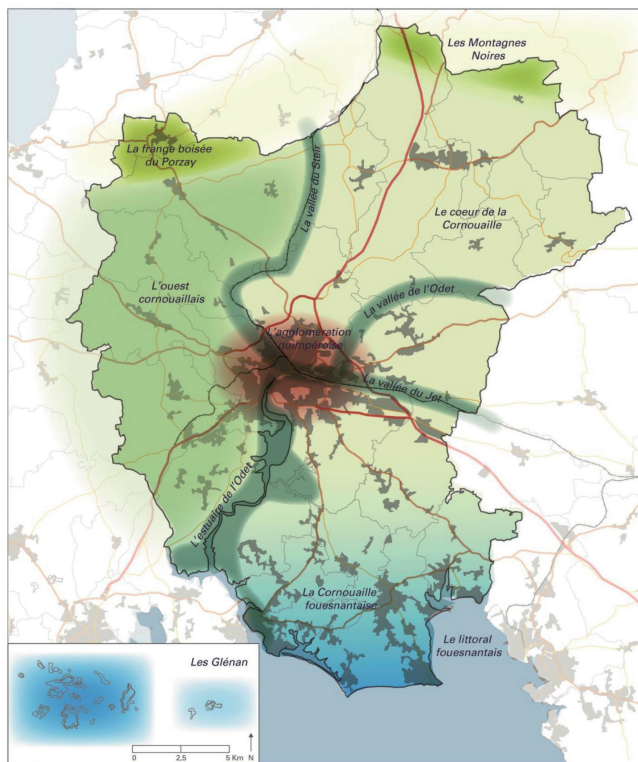
La préservation de la qualité paysagère de ce territoire emblématique nécessite :

- d'assurer la pérennité des coteaux boisés ;
- de veiller à la qualité architecturale et paysagère des aménagements au bord du fleuve ;
- de préserver la qualité des lignes de crête, en préservant les constituants naturels (boisements, prairies).

Mesures d'accompagnement

On veillera à préserver les cônes de vues sur les châteaux et manoirs qui bordent le fleuve.

De même, il conviendra de contenir les mouillages à bateaux, afin de limiter leur linéaire sur le fleuve.

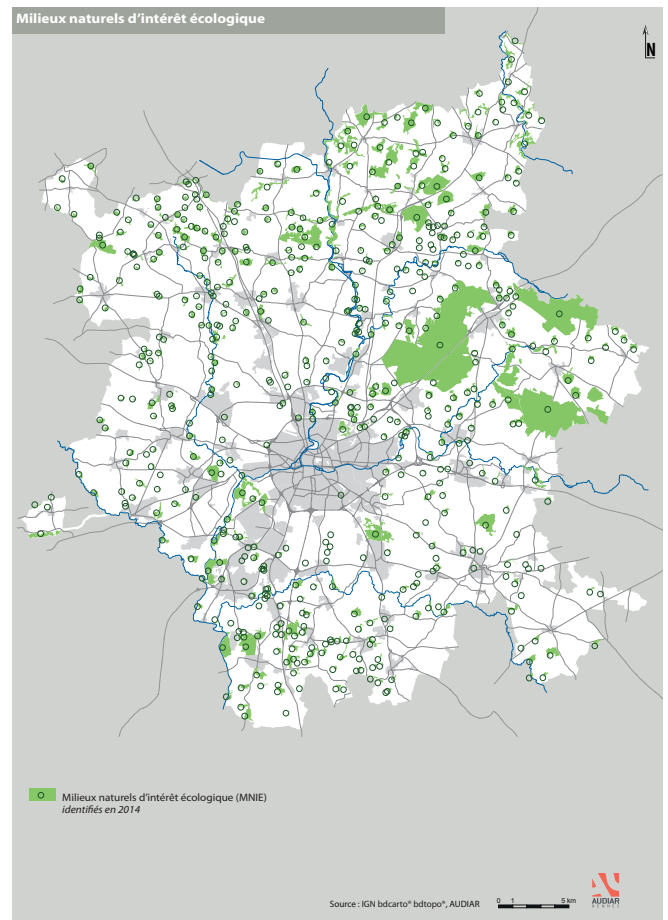


23. DE LA BIODIVERSITÉ

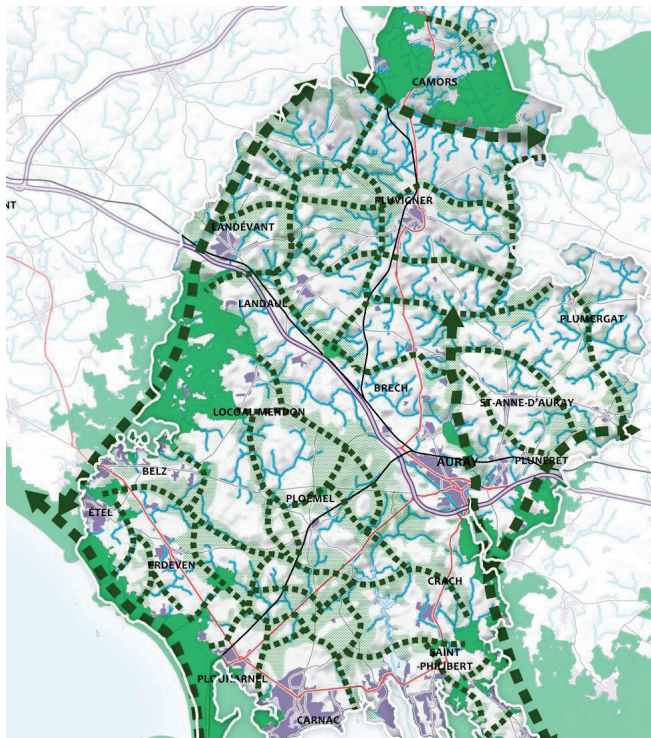
Dans les SCoT les plus récents, la trame verte et bleue est définie sur la base du schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Dans les SCoT approuvés avant le SRCE, la trame verte et bleue intègre des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques ou des espaces de perméabilité, sans qu'il soit établi que l'analyse ait intégré l'ensemble des sous-trames fonctionnelles (notamment parce qu'une telle analyse suppose le recours à une ingénierie spécifique).

Les SCoT les plus anciens abordent la trame verte et bleue avant tout comme un élément de qualité du cadre de vie à préserver, en se fondant principalement sur les éléments paysagers.

Représentation cartographique des milieux naturels d'intérêt écologique dans le SCoT du pays de Rennes



Représentation cartographique de la trame écologique dans le SCoT du pays d'Auray (annexe du DOO)



Des orientations, visant la préservation du bocage d'une part, de la nature en ville d'autre part, sont présentes dans de nombreux SCoT, sans que ce soit le cas majoritaire.

24. DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

Les SCoT comportent très majoritairement une cartographie de la trame verte et bleue, à préciser dans les documents d'urbanisme locaux, en particulier au sein des espaces urbanisés (notion d'armature verte urbaine). Certains restreignent la constructibilité des espaces ainsi répertoriés, mais une majorité renvoie aux PLU(i) la définition des orientations ou prescriptions de nature à préserver la fonctionnalité de la trame verte et bleue. La résorption des obstacles aux continuités écologiques n'apparaît pas de façon évidente dans les orientations.

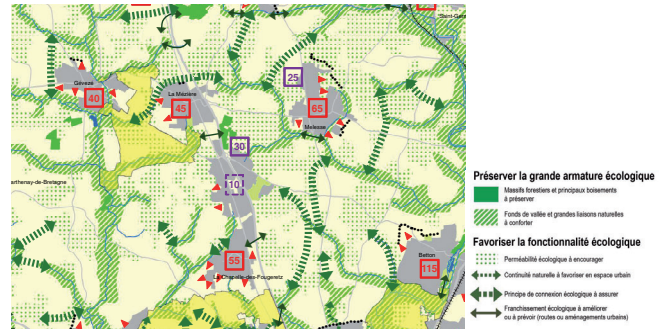
Le SCoT du pays de Rennes comporte une cartographie, annexée au DOO, indiquant des secteurs pour lesquels la perméabilité, la continuité écologique ou le franchissement devront être encouragés, favorisés, assurés ou améliorés.

**SCoT du pays de Rennes (p.36 du DOO)
6.2.2 MENER UNE ACTION DE RECONQUÊTE DE LA FONCTIONNÉLITÉ ÉCOLOGIQUE DANS CERTAINS SECTEURS AGRO-NATURELS**

Les communes ou groupements de communes devront mettre en place une réflexion pour réaliser un inventaire du bocage. Il devra permettre, lors de l'élaboration ou la révision d'un document d'urbanisme, l'identification et la définition des prescriptions qui doivent être nécessairement associées, pour assurer une protection effective des éléments bocagers et la mise en oeuvre d'un programme de réhabilitation, restauration et reconstitution du bocage.

6.3 PRÉSERVER OU RESTAURER LA PERMÉABILITÉ BIOLOGIQUE DES ZONES URBANISÉES ET DES INFRASTRUCTURES

À l'intérieur de zones urbanisées ou en cas de traversée des continuités naturelles majeures par de nouvelles infrastructures, la perméabilité écologique doit être recherchée par la préservation, le rétablissement ou la création des continuités naturelles. Les espaces et objectifs concernés sont représentés sur la carte « Gestion des équilibres entre espaces naturels et espaces urbanisés » annexée au DOO.



L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- la définition d'un mode d'intervention partenarial pour la résorption des obstacles aux continuités écologiques ;
- la reconnaissance de l'armature verte urbaine comme faisant partie de l'espace urbain, ne constituant donc pas une rupture au regard, notamment, de l'application de la loi littoral.

25. DE LA GESTION DE L'EAU

Les enjeux de gestion de la ressource en eau sont systématiquement évoqués dans les SCoT. Les approches peuvent être regroupées en trois catégories :

- l'eau considérée dans son lien le plus étroit à l'aménagement : les SCoT comportent des orientations sur l'approvisionnement en eau potable, sur l'assainissement, la gestion des eaux pluviales, et sur la prise en compte du réseau hydrographique (dont les zones humides) dans les projets d'aménagement ;
- les territoires couverts par un/des SAGE et qui font un simple renvoi «les projets devront être conformes aux prescriptions des SAGE» ;
- et des SCoT qui intègrent explicitement les orientations et prescriptions issues des SAGE et de nature à assurer le bon état des milieux aquatiques.

Quels que soient les SCoT, les grands partis d'aménagement ne semblent pas conçus au regard des enjeux liés à la gestion de la ressource en eau. C'est la logique inverse qui prévaut, avec une prise compte des enjeux liés à l'eau qui n'est formulée qu'a posteriori, c'est-à-dire après la formulation des grandes orientations d'aménagement.

L'ÉLABORATION DU SRADDET POURRAIT PERMETTRE :

- l'affirmation d'un regard sur l'aménagement qui considère la préservation de la ressource en eau (et plus globalement des ressources naturelles) comme une contribution positive à la vitalité des territoires, et donc comme un enjeu de premier plan.

26. DE LA LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les enjeux de lutte contre le changement climatique et de transition énergétique, quasiment absents des SCoT les plus anciens, sont de plus en plus présents. La nécessité d'aller vers des territoires «bas carbone» est souvent exprimée, et déclinée en principes : concevoir des formes d'aménagement du territoire plus compactes visant à réduire les distances et temps de déplacement, permettre la réhabilitation énergétique du bâti et favoriser les nouvelles constructions moins consommatrices d'énergie, permettre le développement des énergies renouvelables. Au-delà de ces principes génériques, les orientations sont relativement peu précises et/ou localisées. Les territoires qui sont concernés par des zones de développement de l'éolien y font référence. L'installation de centrales photovoltaïque au sol est quelques fois proscrite.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- un saut qualitatif dans la conception des politiques d'aménagement, en définissant des principes communs qui atténuent le risque d'une concurrence entre territoires qui serait tirée vers le bas par les moins ambitieux.

27. DE L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Si les enjeux de lutte contre le changement climatique sont relativement bien identifiés, seuls quelques SCoT comportent des orientations en matière d'adaptation au changement climatique. Elles portent principalement sur la prise en compte du risque accru d'inondation, notamment par submersion, et visent à réduire les constructions dans les zones les plus exposées ou à améliorer la gestion des eaux pluviales.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- une réflexion collective sur l'adaptation au changement climatique et sa prise en compte dans les politiques d'aménagement et de développement des territoires.

28. DU LITTORAL

En dehors du Golfe du Morbihan, qui fait l'objet d'un schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) auquel les SCoT concernés se réfèrent, les SCoT littoraux ne comportent majoritairement pas de volet mer significatif. Si la lourdeur de la procédure d'élaboration d'un SMVM est souvent évoquée, elle ne suffit pas à expliquer la faiblesse des orientations relatives à l'espace marin dans les SCoT. Celle-ci tient plus vraisemblablement à une méconnaissance des enjeux liés au milieu marin et aux démarches de planification qui lui sont propres (élaboration des documents stratégiques de façades et des plans d'action pour le milieu marin), ainsi qu'à la délimitation parfois délicate des territoires des communes en mer.

Le plus souvent, les SCoT font référence aux démarches de gestion intégrée de la zone côtière pour énoncer l'objectif d'une gestion équilibrée des différents usages du littoral, sans pour autant afficher de vocation prioritaires des espaces maritimes.

La loi littoral fait quant à elle l'objet d'un traitement explicite dans tous les SCoT (identification des espaces proches du rivage, des espaces naturels remarquables, coupures d'urbanisation, etc.). Elle est cependant abordée de façon très hétérogène en termes de définition des agglomérations, villages, hameaux et des règles de construction afférentes. Les évolutions récentes de la jurisprudence viennent questionner les orientations définies dans de nombreux SCoT en même temps qu'elles font émerger la reconnaissance du rôle des SCoT pour décliner la loi à leur échelle.

Enfin, l'évocation des risques côtiers est, elle aussi, hétérogène : elle semble émerger progressivement dans les documents les plus récents, à la faveur des porter à connaissance de l'Etat.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- un échange sur les liens à établir entre planification à terre, planification en mer et gestion intégrée de la zone côtière ;
- un travail sur les risques côtiers, au-delà des porter à connaissance de l'Etat ;
- une consolidation de la mise en œuvre de la loi littoral en proposant des éléments de méthodologie partagés.

29. DES PARCS NATURELS RÉGIONAUX

Alors même que les chartes des parcs naturels régionaux énoncent des principes pour l'aménagement et le développement du territoire, seuls 5 SCoT comportent des références significatives aux parcs naturels régionaux (principalement le parc du Golfe du Morbihan, plus marginalement le parc d'Armorique et une fois le parc naturel marin d'Iroise). Les Parcs naturels régionaux sont principalement évoqués dans les PADD comme des atouts en support de l'attractivité touristique. Il est plus difficile d'identifier, dans les DOO, les éléments transcrits à partir des chartes, exception faite de la trame verte et bleue.

L'ÉLABORATION DU SRADET POURRAIT PERMETTRE :

- un travail entre parcs et structures porteuses de SCoT pour mieux identifier et formuler les orientations des chartes qui ont vocation à être déclinées dans les SCoT.

CONCLUSION

Quelques enjeux pour l'élaboration du SRADDET

L'analyse des SCoT bretons montre qu'avec l'affirmation croissante de leur vocation intégratrice, les SCoT adjoignent progressivement à l'approche aménagiste les enjeux d'un développement durable des territoires. Cette évolution vers une approche plus intégrée se traduit cependant, à ce stade, principalement par la juxtaposition d'orientations thématiques qui permettent, sans la garantir, la conception de projets territoriaux qui répondent simultanément aux enjeux économiques, écologiques et sociaux. Les SCoT proposent donc en quelques sortes une liste de moyens pour penser l'aménagement et le développement durables des territoires, sans proposer de vision claire de ce que pourraient être les formes d'aménagement et de développement du 21ème siècle. L'analyse montre tout autant qu'une telle approche ne saurait être de nature à apporter des réponses à la hauteur des défis à relever, en particulier au regard des enjeux écologiques : lutte contre le réchauffement climatiques, contre l'érosion de la biodiversité, contre l'artificialisation des sols.

L'élaboration du SRADDET pourrait être l'occasion de franchir un cap en faisant émerger une vision intégrée de l'aménagement et du développement régional qui concilie, au lieu d'opposer ou simplement juxtaposer, les enjeux économiques, écologiques, sociaux et démocratiques. Le conseil régional ayant d'ores et déjà la responsabilité d'élaborer des schémas tels que le SRDEII, le SRCE, le SRCAE, un premier objectif serait de mettre en cohérence ces schémas pour faire émerger une vision d'ensemble.

Un second apport du SRADDET serait de permettre un premier niveau de territorialisation des priorités d'action. Les schémas régionaux, en particulier le SRDEII, manquent en effet de concret quand ils sont appréhendés par le prisme des territoires. Cela suppose dès lors d'affirmer :

- des fonctions et vocations différentes aux territoires de la région (les villes selon leur place dans l'armature urbaine, les espaces périurbains, ruraux, littoraux) ;
- des priorités territorialisées pour le développement des infrastructures et équipements d'intérêt régional (infrastructures de transport et de communication, établissements d'enseignement supérieur et de recherche, grands équipements de santé...).

Enfin l'élaboration du SRADDET pourrait permettre, en s'appuyant sur les démarches inter-SCoT, des harmonisations méthodologiques sur des sujets d'intérêt commun, tels que la mesure de la consommation d'espace et du renouvellement urbain.

Si l'enjeu principal est l'émergence d'une vision partagée et intégrée de l'aménagement à l'échelle régionale, la dimension prescriptive du SRADDET devient logiquement secondaire et pourrait s'envisager pour acter, le cas échéant, l'expression d'un accord collectif sur certaines ambitions. Ces ambitions pourraient être déclinées par grandes parties de territoires, la définition de ces grandes parties étant variable en fonction des enjeux à traiter.

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE

Ce panorama des SCoT bretons a mobilisé l'ADEUPa, l'AUDéLor, l'AUDIAR, CAD22 et QCD. Chaque agence a contribué à l'analyse selon la répartition suivante :

SCoT	AGENCE
Pays de Brest	AUDIAR
Léon	ADEUPa
Morlaix communauté	ADEUPa
Trégor	CAD
Pays de Guingamp	CAD
Pays de Saint-Brieuc	CAD
Pays de Dinan	CAD
Pays de Saint-Malo	AUDIAR
Pays de Fougères	AUDIAR
Pays de Brocéliande	AUDIAR
Pays de Rennes	ADEUPa
Pays de Vitré	AUDIAR
Pays des vallons de Vilaine	AUDIAR
Pays de Redon et Bretagne sud	AUDIAR
Pays de Ploërmel – Cœur de Bretagne*	AUDéLor
Communauté de communes Arc Sud Bretagne	AUDéLor
Cap Atlantique	AUDéLor
Pays de Pontivy	AUDéLor
Communauté de communes du Loc'h*	AUDéLor
Communauté d'agglomération de Vannes	AUDéLor
Communauté de communes de la Presqu'île de Rhuys	AUDéLor
Pays d'Auray	AUDéLor
Pays de Lorient	AUDéLor
Communauté de communes du Roi Morvan	AUDéLor
Pays de Quimperlé	QCD
Communauté d'agglomération de Concarneau	QCD
Odet	QCD
Ouest Cornouaille	QCD
Pays de Chateaulin et du Porzay	QCD

Pour chaque SCoT, l'analyse a porté sur le PADD et le DOO (ou DOG) dès lors que le SCoT était arrêté ou approuvé. L'analyse a été structurée autour des 29 questions ci-dessous.

I. EQUILIBRE DU TERRITOIRE

Armature urbaine

1. Quel est le type d'armature urbaine défini par le SCOT ?

Équilibre/Égalité des territoires

2. Le SCOT inclut-il un volet ou des mesures permettant de réduire les inégalités territoriales, ou de renforcer l'équité/l'équilibre territorial ?

II. FONCIER

Étalement urbain

3. Le SCOT établit-il des plafonds maximum de consommation foncière, établis par commune ou EPCI ?

4. Dans quelle mesure le SCoT donne-t-il la priorité au renouvellement urbain ?

Foncier résidentiel

5. Quelles densités le SCOT prescrit-il pour la production de logements en extension urbaine ?

6. Le SCOT fixe-t-il un seuil minimal de production de logements dans l'enveloppe urbaine ?

Foncier économique

7. Le SCOT prévoit-il des outils visant le développement maîtrisé des zones économiques ? 8. Le SCOT traduit-il explicitement la stratégie de développement économique du territoire ?

Foncier commercial

9. La localisation d'une zone commerciale en extension de l'enveloppe urbaine apparaît-elle comme une exception ?

10. Le SCOT prévoit-il des mesures pour favoriser la localisation préférentielle dans les centralités et polarités constituant son armature urbaine ?

III. HABITAT

Demande en logement

11. Le SCOT élabore-t-il des prescriptions favorisant une diversité des formes urbaines ?

12. Le SCOT ventile-t-il les objectifs de production de logement en fonction de l'armature urbaine ?

Accès au logement pour tous

13. Quel objectif le SCOT prescrit-il en termes de logements aidés ?

14. Le SCOT prescrit-il des objectifs différenciés selon les communes ?

IV. ACCESSIBILITÉ

Transport de voyageurs

15. Le SCOT prend-t-il en compte les orientations du Schéma régional multimodal des déplacements et des transports (SRMDT) ?

16. Le SCOT articule-t-il urbanisation et organisation des mobilités ?

Ports

17. Si concerné, les infrastructures portuaires sont-elles un enjeu identifié par le SCOT ?

Numérique

18. Le SCOT traite-t-il des infrastructures numériques ? Le SCORAN est-il pris en compte ?

V. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Stratégie économique

19. Le SCOT a-t-il pris en compte la stratégie régionale de développement économique ? De quelle manière ?

Agriculture et conchyliculture

20. Comment le SCOT aborde-t-il les enjeux agricoles et aquacoles ?

Tourisme

21. L'activité touristique est-elle prise en compte ? Comment ?

Patrimoine

22. Le SCOT prévoit-il des orientations visant à préserver et valoriser le patrimoine culturel ?

VI. RESSOURCES NATURELLES ET ENVIRONNEMENT

Biodiversité

23. Le SCOT prend-il en compte le SRCE ?

24. Quel est le niveau de précision du SCOT dans son rôle de référence vis-à-vis des documents communaux ?

Eau

25. Comment le SCOT prend-t-il en compte les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et le SDAGE ? Le SCOT intègre-t-il une stratégie de gestion de l'eau ?

Climat -Air-Énergie

26. Comment le SCOT promeut-il l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de GES ?

27. Le SCOT comporte-t-il un volet « adaptation au changement climatique » ?

VII. DÉMARCHES INTÉGRÉES

Littoral

28. Si concerné, comment le SCOT participe et intègre les orientations des démarches GIZC existantes ? Le SCOT comporte-t-il un volet maritime ?

Parcs Naturels Régionaux

29. Si concerné, comment le SCOT prend-t-il en compte la Charte de Parc Naturel Régional, ou son projet ?

A l'issue de l'analyse bibliographique, un entretien a été organisé avec chacune des structures porteuses de SCOT afin de consolider la compréhension du contexte local.

Trois réunions de mise en commun ont été organisées, animées par l'ADEUPa, en présence de techniciens du Conseil régional.

Directeurs de la publication :

Benjamin Grebot, Kim Lafleur, Philippe Leblanche, Laurent Queffurus, Henri-Noël Ruiz

Elaboration :

Thibaut Alnet, Michel Bolloré, Thierry Connan, Vincent Corre, Nadège Durand, Katell Ebel, Benjamin Grebot, Éric Lemerre, Arnaud Le Montagner, Anthony Seznec

Avec la participation de :

Arnaud Degouys, Catherine Gueguen et les structures porteuses de SCOT

Mise en page :

Timothée Douy

Décembre 2016

Fédération des agences d'urbanisme et de développement de Bretagne

